Breslauer Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag einmal, Montag zweimal, an den übrigen Tagen dreimal erscheint.

Nr. 430. Mittag-Ausgabe. Neunundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. Sonnabend, den 14. September 1878.

Deutschland.

O. C. Reichstags-Verhandlungen.

3. Sitzung vom 13. September.

1 Uhr. Am Tische des Bundesrathes Hofmann, v. Stosch, v. Bülow, v. Mittnacht, v. Liebe u. A. Die Tribünen sind überfüllt.

Präsident v. Forckenbeck: Der Gesammtvorstand des Reichstages, der gestern seine erste Sitzung abhielt, ist der Ueberzeugung, daß der Reichstag von dem Wunsche lebendig erfüllt und tief durchdrungen ist, vorerst und noch vor dem Beginn der wirklichen Geschäfte zu veranlassen, daß Sr. Majestät dem Kaiser ehrfurchtsvoll des Reichstages tiefer vom deutschen Volke getheilter Schmerz und tiefe Trauer über den entsetzlichen zweiten Mordversuch, zugleich aber auch die alle Gemüther mit heißem Dank gegen die Vorsehung erfüllende hohe Freude über die so glücklich fortschreitende Genesung Seiner Majestät in angemessener Form ausgedrückt werde. (Lebhafter Beifall.) Der Gesammtvorstand erbittet daher zur Ausführung dessen die Genehmigung des Reichstages (allseitige Zustimmung) und nimmt an, daß ihm dieselbe ertheilt ist.

Eine erhebliche Anzahl von Wahlen ist in den Abtheilungen bereits für gültig erklärt worden.

Die drei Commissionen, die für diese Session functioniren sollen, haben sich constituirt:

I. Für die Geschäftsordnung: v. Bernuth (Vors.), von Seydewitz (Stellv.), v. Frankenberg und v. Soden (Schriftf.), Freytag, Klotz, von Dewitz, v. Werner, Ackermann, Harnier, Graf Praschma, Kieser, Rückert, v. Ow (Landshut).

II. Für die Wahlprüfungen: Marquardsen (Vors.), Nieper (Stellv.), Thilo und Laporte (Schriftf.), v. Forcade de Biaix, v. Heeremann, [illegible]soldt, Hall, v. Schöning, v. Schliekmann, v. Schwarze, Mayer, Lenz und Rickert.

III. Für Petitionen: Stephani (Vors.), Hoffmann (Stellv.), von [illegible]ietten, Sommer, v. Manteuffel und v. Knapp (Schriftf.), Prinz Radziwill, Westermayer, Franssen, Günther (Nürnberg), Streit, Reich, v. Marschall, Grützner, v. Lerchenfeld, v. Ow (Freudenstadt), Schmiedel, Feustel, Buhl, Thilenius, Nußwurm, v. Bönninghausen, Perger, v. Grote, beide Witte's, Zinn, Richter (Kattowitz).

Erster Gegenstand der Tagesordnung ist die Interpellation des Abg. Mosle, welche der Chef der Admiralität sofort zu beantworten sich bereit erklärt. Sie lautet:

„Obgleich seit dem Zusammenstoße der Panzerschiffe „König Wilhelm" und „Großer Kurfürst", welcher am 31. Mai d. J. bei Folkestone stattgefunden hat, bereits mehr als drei Monate verflossen sind, ist über die Ursache dieses beklagenswerthen Unfalls, außer dem ersten Bericht des Geschwader-Chefs vom Tage des Unfalls selbst, keine amtliche Kundgebung erfolgt. Da es aber von höchstem Interesse ist, Aufklärung hierüber zu erhalten, gestattet sich der Unterzeichnete an den Herrn Reichskanzler die Anfragen zu richten: 1) Sind die Ursachen dieses Unfalls bereits ermittelt, und eventuell welches sind dieselben? 2) Sind bereits Maßnahmen ergriffen, um der Wiederholung solcher Unfälle nach Möglichkeit vorzubeugen und eventuell welches sind dieselben?"

Abg. Mosle: Am 31. Mai d. J. traf uns eine erschütternde Kunde. Schon vorher war von unserem Panzergeschwader, welches zuerst aus vier Schiffen, dem „König Wilhelm", dem „Großen Kurfürsten", „Preußen" und „Friedrich der Große" bestand, der zum Nordseegeschwader abkommandirte „Friedrich der Große" auf den Strand gelaufen und konnte in Folge dessen seine Absicht nicht ausführen. Am 31. Mai traf uns aber die erschütternde Nachricht, daß das verminderte Panzergeschwader von einem großen Unglücksfall heimgesucht worden sei. Derselbe bestand im Untergang des „Großen Kurfürst", im Verlust von 270 Seeleuten und in einer schweren Beschädigung des „König Wilhelm". Die Nachricht hat aller Orten die größte Bestürzung hervorgerufen. Das erste Interesse wendete sich den bei der Katastrophe betheiligten Menschen zu. Es gelang von der Besatzung des „Großen Kurfürst" 200 Seeleute zu retten; diese Errettung wurde ausgeführt theils vom „König Wilhelm", obgleich derselbe schwer beschädigt war, theils von den zur Stelle zufällig anwesenden Fischerfahrzeugen und zum kleinsten Theil und nur wenige von dem Panzerschiffe „Preußen", welches, obgleich nicht beschädigt, anscheinend zu spät in das Rettungswerk eingegriffen hat. Weshalb das geschehen ist, ist mir unbekannt, und ich würde mich freuen, bei dieser Gelegenheit eine Auskunft darüber zu erhalten. Augenzeugen der Katastrophe bezeugen in Betreff der Besatzung des „Großen Kurfürst", daß Offiziere und Mannschaft, obgleich sie das Wellengrab vor Augen sahen, bis zum letzten Augenblick in größter Ordnung ihre Pflicht gethan haben und todesmuthig in den Wellen versunken sind. Dieser Umstand ist der einzige, der bei der ganzen Angelegenheit mit Befriedigung erfüllen kann, allerdings auch mit Trauer, denn kaum die Hälfte dieser Braven konnte vom Tode errettet werden. Der Verlust von Schiffen und Menschen zur See wird noch öfter vorkommen, weil die See keine Balken hat. Jede Nation, welche eine Flotte erhalten will, muß sich auf solche Opfer gefaßt machen.

Die deutsche Kriegsmarine ist hierin in langen Jahren sehr glücklich gewesen, daß wir fast dieser Verluste entwöhnt waren, ja daß nach jeder Erfahrungsberechnung ein baldiger Verlust damals als wahrscheinlich sich ergeben mußte. Ich brauche nur an die Unglücksfälle zu erinnern, welche unsere Nachbarn getroffen haben, an die Fälle des „Azincourt", des „Captain", „Vanguard", der „Eurydice", welche die englische Marine getroffen haben, und an den neuerlichen beklagenswerthen Fall, der auf der Themse vorgekommen ist, bei dem Zusammenrennen der „Princeß Alice" mit dem „Plywell Castle." Unser Fall wird dadurch so außerordentlich schwer zu tragen, daß von größeren Gefahren zur See nicht die Rede war. Sturm und Unwetter, hoher Seegang, Untiefen und Nebel sind bei demselben nicht in Frage gekommen, bei klarem Wetter und ruhiger See hat ein Schiff das andere angerannt und in den Grund gebohrt. Ich will keine Behauptungen aufstellen, aber ich fürchte, es wird sich herausstellen, daß das nur möglich war in Folge großer Versehen, und ich bin der Ansicht, daß es nothwendig und erforderlich ist, die Ursachen dieses beklagenswerthen Unfalles je eher je lieber rasch möglichst klar zu stellen und ebenso je eher je lieber Maßnahmen zu treffen, um eine Wiederholung solcher Unglücksfälle für die Zukunft nach Möglichkeit zu vermeiden. Ich sage: raschmöglichst und spreche damit eine Forderung aus, welche seit Bekanntwerden des Unglücksfalles überall gestellt worden ist. Trotzdem ist von Anfang an, also seit drei Monaten, keine amtliche Bekanntgebung veröffentlicht worden, außer dem ersten Bericht des Geschwaderchefs vom Tage des Unglücksfalles. In dem Berichte heißt es: „Ueber die Ursachen der Collision lasse ich alle Betheiligten vernehmen und kann hier nur kurz anführen, daß ein Befehl des Wachthabenden, das Ruder backbord zu stützen und steuerbord zu legen, falsch verstanden und statt steuerbord hart backbord gelegt wurde, so daß auch das Rückwärtsgehen der Maschine nichts mehr fruchtete. Die Formation des Geschwaders war doppelte Kiellinie mit gewöhnlichen Distanzen, aber mit einem geschlossenen Treffen in Intervallen von einem Hectameter."

Hiernach hat also ein gegentheilig ausgeführter Befehl des wachthabenden Offiziers veranlaßt, daß der „König Wilhelm" statt links zu drehen, rechts gedreht hat, daß er statt seewärts zu steuern, auf's Land zu, auf den „Großen Kurfürst" gesteuert ist und diesen in den Grund gebohrt hat. Es ist außerdem bekannt geworden, daß die Marinehavariecommission in Kiel beauftragt worden ist mit der Klarstellung der Angelegenheit, bei welchem Anlasse ohne Zweifel alle Offiziere, welche an Bord der beiden Schiffe commandirten und zu erreichen waren, verhört wurden, und es ist ferner anzunehmen, daß dabei auch der Umstand, daß der „Große Kurfürst" so schnell wegsank, gehörig untersucht worden ist. Außerdem ist der Stationschef in Kiel aufgefordert, selbstständig seinen Bericht über diese Untersuchung abzugeben. So viel mir bekannt ist, sind beide Gutachten ungefähr Mitte Juli oder bald nachher der kaiserlichen Admiralität übergeben, und es ließ sich nun erwarten, daß, sofern diese Gutachten Klagepunkte enthielten, entweder sofort ein Kriegsgericht berufen, oder daß sie, falls sie keine Klagepunkte enthielten und veröffentlicht werden konnten, zur Beruhigung der öffentlichen Meinung sofort veröffentlicht werden würden. Beides hat bis jetzt nicht stattgefunden. Erst in den letzten Tagen ist es bekannt geworden, daß ein Kriegsgericht zusammentreten soll. Ich halte die Frage für berechtigt, weshalb so lange Zeit verstreichen mußte, ehe auf die eine oder die andere Weise in Folge der eingetroffenen Gutachten vorgegangen wurde, und ich halte ferner die Frage für berechtigt, wie es möglich war, daß, falls diese Gutachten aus Kiel secret gehalten werden mußten, daß ein Auszug aus denselben in der „Kieler Zeitung" erscheinen konnte. Ganz natürlich scheint es mir, daß Angesichts dieses langen Schweigens der kaiserlichen Admiralität in der Tagespresse sowohl, wie neuerdings auch in Broschüren, ich erwähne die „Deutsche Revue", Conjecturen über den Hergang und die Ursache ausgesprochen wurden. Was mich nun sehr befremdet hat, das ist, daß bei diesen Kundgebungen in der Presse, ganz besonders in jener betreffenden Broschüre, aber auch in Tagesblättern, welche auf ihren Ruf bisher sehr viel gehalten haben, Behauptungen der gravirendsten Art aufgestellt sind, und daß diese Behauptungen ziemlich einstimmig darauf hinauslaufen, daß die Ursache dieses Unglücksfalles in dem System liegen soll, welches in unserer Admiralität herrschen soll.

Ich mache diese Behauptung und diese Anklage nicht zu der meinigen; im Gegentheil, ich bin der Meinung, daß damit mindestens hätte gewartet werden sollen, bis die Acten vorliegen, auf Grund deren ein Urtheil abgegeben werden kann. Ich erwähne also dieses Umstandes nur, um dem Herrn Chef der kaiserlichen Admiralität Gelegenheit zu geben, den Reichstag über das in der Marine befolgte System aufzuklären und ich hoffe, daß er jene Anklagen entkräften wird. Was mich zu der Interpellation veranlaßt, ist nur der Umstand, daß ich die allgemein hervorgetretene Forderung nach amtlicher Aufklärung über den entsetzlichen Unfall und den Wunsch theile, daß recht bald Maßregeln getroffen werden, um ähnliche Dinge in Zukunft zu verhüten. Ich hoffe, daß der Herr Chef der Admiralität meine Fragen in einer dem allgemeinen Verlangen der Nation entsprechenden Weise beantworten kann und wird, und ich spreche weiter die Erwartung aus, daß trotz der Auskunft, die wir heute empfangen, später, nach Schluß der kriegsgerichtlichen Acten, ein Bericht an den Reichstag gelangen wird, nach welchem alsdann der Reichstag beschließen kann, ob später noch weitere Maßregeln zu treffen.

Chef der k. Admiralität v. Stosch: Ich bin außerordentlich dankbar gewesen, daß diese Interpellation hier im Hause so frühzeitig zur Sprache gekommen ist; denn es ist wohl Niemand, der den Fall so tief empfunden hat, der die Marine betroffen, wie ich, und der so lebhaft das Bedürfniß empfindet, eine gewisse Rechtfertigung auszusprechen in Betreff der Anschuldigung des Systems und der Dauer, welche nothwendig war, um die Sache in den vorschriftsmäßigen und gesetzlichen Weg zu leiten. Das Gutachten der Havarie-Commission ging Ende Juni — am 22. oder 23. — bei der Admiralität ein. Es war außerordentlich subjectiv gefaßt, was bei der kleinen Marine und der Art aller Techniker, mehr oder minder ihr Wissen und Können als Maßstab für andere anzulegen, ganz natürlich war. Bei der Länge der Zeit mußten aber neben diesen subjectiven Elementen auch die rein sachlichen zur Sprache gebracht werden, und da war die erste Frage: wie war es möglich, daß der „Große Kurfürst", der ein geringeres Leck hatte als „König Wilhelm", unterging und der andere weiterschwamm? Daß ein Schiff wie der „Große Kurfürst", der ziemlich unten am Boden das Leck hatte, umschlug, kenterte, anstatt einfach durch das eingedrungene Wasser unterzusinken? Diese vorbereitenden technischen Untersuchungen und Feststellungen mußten zunächst die Zeit wegnehmen und andere Gesichtspunkte zur Sprache bringen, als in den Schriftstücken der Havarie-Commission aufgestellt waren. Es war überhaupt dem ersten Commissionsbericht gegenüber nothwendig, unbefangen an die Sache heranzutreten und Jedem in der Anklageschrift sein Recht werden zu lassen. Diese Anklageschrift wurde nach 4 Wochen festgestellt und Sr. Majestät dem Kaiser zur weiteren Entscheidung vorgelegt. Da in der Sache ein Admiral und mehrere Capitäns zur See vorkamen, war ich nicht berechtigt, eine kriegsgerichtliche Untersuchung einzuleiten, sondern stand dies nur Sr. Majestät dem Kaiser an. Deshalb ging die Sache dorthin, doch bei dem Reichthum von technischen Gegenständen und Betrachtungen, bei den vielen Gutachten und Verhören, die nothwendig geworden, liegt die Sache noch und wird, wie ich höre, in den nächsten Tagen zur Entscheidung kommen, zu der Entscheidung, daß das Kriegsgericht abgehalten werden soll.

Ich bin also nicht im Stande, hier über Schuld oder Unschuld des Einen oder des Anderen einen Ausspruch zu thun oder eine klare Auskunft zu geben. Sie wissen, daß nach dem Preßgesetz verboten ist, Anklageschriften zu veröffentlichen, um die Richter nicht zu bestimmen. Ich glaube, daß, wenn ich hier mit der Autorität, die ich in der Marine noch habe, ein Urtheil ausspreche und die Herren mehr oder minder zustimmen zustimmen, das eine Beeinflussung des Gerichts wäre, wie sie durchaus unzulässig ist. Ich beschränke mich also auf die allgemeinen Anschuldigungen, wie sie in der Presse vielfach vorgekommen sind, und komme nun auf den Vorwurf, daß die Veröffentlichungen der Admiralität karg gewesen sind. Die erste Mittheilung war der Bericht des Admirals Batsch, der Ihnen im ganzen Inhalt vorgelegt wird. Von diesem Augenblick an bemächtigte sich die Presse dieser Angelegenheit mit solcher Leidenschaftlichkeit, daß selbst die von mir ausgegangenen Versuch, sie auf die einfachen vorliegenden Umstände zu verweisen, ganz unmöglich waren. Man nahm aus den officiösen Erwiderungen nur heraus, was zu einem Angriff paßte. Wie scharf die Angriffe gegen meine Person dabei gewesen sind, ist Ihnen wohl ja allen bekannt und es ist wunderbar, daß trotz aller möglichen früheren Anerkennungen jetzt die Sache plötzlich umgekehrt ist. Ich bin an allem schuld, diese pure Behauptung habe ich immer gefunden, denn ich kann es dreist behaupten, die Marine, so wie sie heute ist, lebt nach den von mir gegebenen Bestimmungen. Wenn man nun behauptet, der Chef der Admiralität und sein ganzes System ist daran schuld, wenn man sagt: es ist der Ruin der Marine, dann sollte man doch die Behauptung mit dem Wortlaut der erlassenen Bestimmungen begründen. Von alledem lese ich nirgend etwas, im Gegentheil, die Angriffe z. B. auch in der „Deutschen Revue" sagen: die Seeoffiziere setzen sich über die kaiserlichen Verordnungen hinweg. Das sind aber nur Vorschriften, welche neu von mir gegeben sind nach den in der Marine selbst von den besten Offizieren gemachten Erfahrungen.

Auf die erste Frage der Interpellation muß ich antworten: Die Ursachen sind, denke ich, durchaus festgestellt, ich bin aber nicht in der Lage, sie Ihnen hier einzeln darzulegen, weil sie eben Gegenstand der Untersuchung sind und wahrscheinlich zu gerichtlichem Erkenntniß führen. In Betreff der zweiten Frage muß ich erwähnen, daß die betreffenden Bestimmungen und Gesetze selbst nach dem Urtheile der angreifenden Presse durchaus hinreichend sind. Die einzige technische Frage ist die, ob der vorn befindliche Sporn, ein gefährliches Instrument, nicht besser zu entfernen ist, jedoch wird in Vergleich mit den großen Fragen diese technische Frage das Haus weniger interessiren. Ich kann versichern, daß aus dem unglücklichen Ereigniß für die Technik jede Erfahrung gezogen werden soll, welche irgend gefordert werden kann. Was nun das System im Allgemeinen, abgesehen von meiner Person, betrifft, so ist die Marine in einer gewissen Zwangslage. Im Jahre 1871 war die Marine klein, bestand aus einer geringen Anzahl von Schiffen, Leuten und Offizieren; damals nach dem Kriege flossen reichlichere Mittel und eine Ausdehnung in der Entwickelung der Marine wurde möglich. Diese Entwickelung, das Mehr an Leuten und Schiffen, konnte nur Jahr für Jahr eines nach dem andern eingefügt werden. Sie wissen am besten, wie langsam Anfangs gebaut werden mußte, indem wir erst nach und nach unsere eigene Industrie dahin führen mußten, etwas für den Schiffsbau zu leisten. Die Ansprüche aber, welche an die Marine gestellt wurden, waren von vornherein viel größer, als wie das Ende des Flottengründungsplanes voraussah. Wir wollten 1882 fertig werden und dann gewisse Pflichten erfüllen und so und so viele Stationen besetzen. Ja, die Entwickelung des Deutschen Reiches hatte alle bisher unterdrückten Forderungen neu belebt und statt sie nach Maßgabe der vorhandenen Mittel bestimmen zu können, waren sie derart, daß die Marine sich fragen mußte: bist du im Stande, das zu leisten? Und da trat eine Lebensfrage heran. Ich war der Ansicht, daß, wenn die Marine nicht vom ersten Tage an, wo ihr eben die reichen Mittel zu einer Entwickelung gewährt wurden, wenn sie nicht vom ersten Tage an versuchte, etwas zu leisten und zwar womöglich das Deutsche Reich so kräftig zu vertreten, wie irgend möglich, es nicht zu erwarten war, daß auf die Dauer der Marine diejenige Unterstützung würde, welche ihr nothwendig war, weiter zu kommen und um welche ja alle Jahre noch mit den Herren gehandelt werden muß, weil die Verhältnisse nicht so sind, daß wir reichlich gewähren können, was vorhanden ist.

Also die Forderungen waren groß und die Mittel klein; die Folge war natürlich eine große Inanspruchnahme der vorhandenen Kräfte, eine Inanspruchnahme, welche bei der im Allgemeinen großen Jugend der Offiziere und Leute durchaus zulässig war. Sie war meines Erachtens eine Lebensnothwendigkeit für die Marine, bis wir im Jahre 1872 mit der Flottenentwickelung so weit waren, um den Ansprüchen zu genügen, die vorher schon reichlich gestellt waren. Das war es aber nicht allein, was die Kräfte der Marine in den Cadres anstrengte. Der stete Bau von Schiffen forderte ja natürlich neben der großen Leistung auf den Stationen eine unausgesetzte Indienststellung und Leistung, die nebenher ging und störend eingriff, aber um so nothwendiger und wichtiger war. Aber neben diesen war noch die Vergrößerung des Personals; die Marine war gezwungen, alle Jahre mehr Leute einzustellen, alle Jahre das Offizier- und Unteroffiziercorps zu erhöhen, also eine Ausbildung zu übernehmen, welche weit über die vorhandenen Mittel ging und scharf in Betracht kam gegenüber den allgemeinen Leistungen. Dazu kommt, daß wir nicht wie andere Marinen starke Cadres und lange Dienstzeit haben, sondern daß unsere Leute 2 Jahre 8 Monate dienen und also, wenn sie überhaupt auf den Stationen Verwendung finden sollen, in den ersten 8 Monaten diejenige Erziehung bekommen müssen, welche nothwendig ist, damit sie die letzten zwei Jahre, wo sie außerhalb sind, den an sie zu stellenden Anforderungen genügen können. Es ist also nothwendig, in diesen acht Monaten die militärische Ausbildung gleichzeitig mit der Ausbildung des Matrosen am Bord der großen Kriegsschiffe sicher zu stellen. Ich will noch die doppelte Ausbildung erwähnen, die unsere Leute nöthig haben, einmal für die Corvetten, die Schiffe auf den Stationen, und zweitens für unsere großen Kriegs- und Panzerschiffe, wo die Leute im Falle eines Krieges auf einmal eintreten und fechten und das Größte leisten sollen, was nothwendig ist.

Ich sage also, in diesen acht Monaten, vom 1. Februar bis zum 1. October, muß der Recrut in seiner ganzen militärischen Erziehung vollendet werden und dabei in den nautischen Kreis, in das Schiff hinein mit seiner militärischen Leistung construirt werden. Die Eintheilung also unserer Recrutenausbildung ist die, daß die Leute 2 Monate exerciren, um den ersten Drill — ein Ausdruck, den wohl jeder der Herren kennt, zu empfangen, um mit dem Gewehre die nöthige Ausbildung zu haben, daß sie dann im Schießen nothdürftig ausgebildet sind und eine kleine Dressur im Ganzen haben und nunmehr auf dem Geschwader zum Kriegsmatrosen ausgebildet werden. Also ich bitte Sie, vom Mai bis zum October! Am 1. October müssen die Schiffe auf die Stationen ausgehen, denn wenn wir die Schiffe alle Jahre hinausschicken wollten, also die Leute anderthalb Jahr, so würden unsere Gelder dabei nicht ausreichen, und zweitens auch die Schiffe unausgesetzt fahren. Es ist also für diese Ausbildung der Kriegsschiffsmatrosen auf den Panzerschiffen nur die Sommerzeit vorhanden und in dieser Sommerzeit muß er nun alles das lernen, was er braucht für die ganze Zeit, die er später noch dient und für die Leistungen, die er hernach im Kriege auszuführen hat. Ich will noch ein Wort bemerken; ich erachte die Kriegsmarine als eine militärische Kraft des Staates, welche sich von den Schiffen aus oder entfernten Küsten geltend zu machen hat, eine militärische Kraft, welche das Schiff als Mittel besitzt, um das zu leisten und die Bedingung, daß sie etwas leistet, ist naturgemäß, daß sie auf dem Schiffe zu Hause ist, das Schiff ordentlich und den Verhältnissen entsprechend lenke. Ich komme also wieder zurück auf diese kriegsmäßige Ausbildung in der Sommerszeit. Denn sie ist die einzige, wo wir in unseren Klimaten mit den Schiffen ausfahren und uns überzeugen können, ob die Schiffe normal etwas leisten. Auch sind uns die Mittel nicht bewilligt, um ein solches Geschwader zur Ausbildung von Offizieren und Leuten zu unterhalten, wie es bei allen anderen Marinen der Fall ist; wir haben dazu weder die Mittel, noch die Leute.

Dieselben Schwierigkeiten, wie bei den Leuten, haben sich natürlich auch bei den Unteroffizieren geltend gemacht. Ich habe dabei vielleicht mehr gefordert, als früher der Fall war, und ich forderte eine militärische Leistung. Daß die Nautik dabei unter meinen Verfügungen und Reglements zu Schaden gekommen ist, das wäre erst nachzuweisen. Ich behaupte, daß die Kauffahrteischifffahrt von den Erfahrungen und Fortschritten der Kriegsmarine in der Nautik und im Maschinenwesen nur Vortheil gehabt hat und keinen Schaden. Ich sage also, die größeren Anforderungen, welche ich an die militärische Entwickelung gemacht habe, haben natürlich die Unteroffiziere der alten Art entfremdet, und es trat die Schwierigkeit ein, diesen Unteroffizierstand zu completiren. Als ich meine heutige Stellung übernahm, hatte die Marine auch Schiffsjungen und stellte kaum jährlich 50 bis 75 ein, und die allgemeine Ansicht, die damals ausgesprochen wurde und die sich auch bethätigte, war die, daß aus diesen 50 bis 75 Jungen die größten Vagabonden, welche die Marine hat, erzogen wurden, und daß es vielleicht nur 8 bis 10 waren, welche sich zu Unteroffizieren eigneten. Also gerade die Quelle für den ganzen Unteroffizierstand, welche vorhanden und in der Organisation gegeben war, war vernachlässigt; ich kann das Wort dreist aussprechen. Ich habe, nachdem die ersten Jahre der Verbesserungen beschritten waren und sich das System bewährt hatte, die Zahl der jährlich einzustellenden Jungen auf 150 verdoppelt und es werden, statt früher höchstens 7 pCt. heute 75 pCt. zu Unteroffizieren befördert. Daß die Ausbildung zum Unteroffiziere einer Reihe von Jahren bedarf, liegt auf der Hand schon der Fahrzeit wegen, damit die Leute nautisch ausgebildet werden. Der Mangel an Unteroffizieren, welcher sich in Folge des Systemwechsels geltend machte, wurde naturgemäß brennend in den letzten Zeiten, und das ist vielleicht das Einzige, wo Sie sagen können, das System sei an einer Schwäche schuld. Aber jedes Jahr weiter wird diesen Fehler aufheben und in einen Vorzug verwandeln.

Was die Ausbildung der Offiziere anbetrifft, die ja noch weit schwieriger war unter den obwaltenden Verhältnissen, so finde ich vielmehr bei allen diesen Offizieren Zustimmung, wenn ich sage: auf die Ausbildung der Offiziere wurde früher kein großer Fleiß verwendet; es war Sache des Einzelnen, sich fortzubilden, und es ist den Herren auch schwer geworden, das jetzige System anzuerkennen, das ganz kolossale Leistungen erfordert. Diesem Umstande ist vielleicht ein Theil der Leidenschaft zuzuschreiben, welche sich heute in der Presse entwickelt hat. Für die Offiziere, welche heute commandiren, habe ich keine Verantwortung; ich sage damit nicht, daß sie schlecht oder nicht tüchtig sind, aber was sie leisten, was gut ist an ihrer Erziehung, das ist nicht mein Verdienst. Das aber kann ich sagen, daß die Offiziere in den letzten sieben Jahren regelmäßig gefahren sind, daß sie größere Reisen gemacht, oder sich den Witterungsverhältnissen ausgesetzt haben, wie früher, und daß die nautische Ausbildung in der Zeit Fortschritte gemacht hat. Dies, meine Herren, ist das System, welches ich eine Zwangslage genannt habe. Auch betreffs der Offiziere mache ich den Anspruch, daß, wenn noch ein paar Jahre hingehen, die Zahl ergänzt wird, und auch die jungen Herren den Grad von Erfahrung haben, der bei den großen Leistungen erforderlich ist. Damit kann ich das System wohl verlassen und will nur noch ein paar besondere Anschuldigungen beleuchten. Ich nehme also zunächst die Steuerleute auf dem „König Wilhelm". Ein Kriegsschiff, wenn es im Gefecht ist, hat seine Steuerleute unter Deck; sie sehen nichts und müssen unbedingt dem Commando folgen; weiter haben sie auf Gottes Erdboden nichts zu thun, und ich möchte sagen: wehe dem Steuermann, der seinen Offizier corrigiren will, denn die Verantwortung bei solchen Schiffen ist viel zu groß, als daß sie von der Erfahrung oder Ansicht oder sonstigen Verhältnissen dieser Leute abhängig sein dürften.

Die Leute, die bei dem vorliegenden Unglücksfalle am Steuer gestanden haben, waren alle erfahrene Matrosen; der Eine hatte 6 Jahre, der zweite 5, der dritte 4 Jahre Fahrzeit; diese Leute haben bis zu diesem Tage und dieser Stunde die vollständigste Anerkennung ihrer Führung gehabt, und es ist Niemand da von denen, welche mit ihnen gearbeitet haben, der da ausspräche, die Leute hätten ihren Dienst nicht verstanden. Wenn ich aber

verlange, daß die Leute unbedingt ihre Schuldigkeit thun, wie der Offizier es ihnen befiehlt, dann muß es Sie auch nicht wundern, wenn Sie den Kopf verlieren, sobald der Offizier es thut, und daß der Schrecken in dem Momente, wo er den „Großen Kurfürsten" vor sich sah, wie die Drehung erfolgte, selbst den klarsten und ruhigsten Kopf aus der Ruhe bringen konnte; ich glaube, Sie werden mir alle zugeben, daß das möglich ist. Was die zweite Ursache, das zu enge Fahren betrifft, so wird ja die Untersuchung darüber Auskunft geben, wie weit das mit den gesetzlichen Bestimmungen zuläßig ist, wie weit nicht. Ueber die Angriffe gegen den Geschwaderchef Admiral Batsch, bemerke ich nur, daß derselbe ein anerkannt tüchtiger und schneidiger Offizier ist, und daß, wenn einmal Jemand zu viel wagt, das einem Soldaten nicht so hoch angerechnet werden kann. Hier ist ein Unglück und es wird die Strafe nicht fehlen; aber der Mann selbst, dessen können Sie sicher sein, that seine Schuldigkeit und entschieden kann die Marine auf einen so hervorragenden Mann stolz sein. Der Artikel der „Revue" sagt, wir müßten uns vor den Engländern schämen, die „Times" sagte, wir hätten keine Erfahrungen. Das ist richtig, wir haben weniger Erfahrung als alle anderen Marinen und es wäre komisch, wenn wir auf einen solchen Vorwurf noch ein Wort erwidern wollten. Aber die Erfahrung, wie man mit so kolossalen Dampfschiffen manövrirt, wie sie die Neuzeit in die Kriegsmarine eingestellt hat, nach welchen Gesetzen diese Schiffe zu gebrauchen sind, darüber fehlt ihnen allen die Erfahrung. Die Kunst ist neu und erst seit wenigen Jahren im Gange. Man hat noch keinen Offizier weder hier noch anderswo gefunden, der in dem Systeme sicher wäre.

Von Belang ist auch, daß wir gar keine Literatur darüber haben. Nun komme ich auf den dritten Offizier, der eine Anschuldigung erfahren hat, das ist der Capitän v. Blanc, der gegenwärtige Commandeur auf „Preußen." Es sind die Angriffe gerichtet auf mich, auf den früheren Chef des Stabes Admiral Batsch und den heutigen Chef des Stabes Capitän v. Blanc. Das ist der Inhalt des Systems. Niemand anders ist angegeben, ob er schuldig oder unschuldig ist. Das sind die Personen, welche leidenschaftlich angefaßt worden sind. Der Capitän v. Blanc folgte mit „Preußen" dem „König Wilhelm" und zwar auf 400 Meter. Nach den Bestimmungen im Geschwader hatte das nachfolgende Schiff, sobald sich vorn eine Stockung oder Unregelmäßigkeit der Fahrt zeigte, vom Geschwader weg auszuscheren. Wenn also vorn „König Wilhelm", rechts dahinter der „Große Kurfürst" war und es zeigte sich, daß daselbst eine Unregelmäßigkeit war, so war es Sache des Offiziers, der folgte, nicht nach dem Geschwader hin auszuscheren, denn dann hätte dasselbe die Freiheit der Bewegung verloren, sondern umgekehrt, vom Geschwader weg, und ein solches Schiff braucht mehrere Minuten, bis es überhaupt wieder herumkommt. Dieses Schiff entfernte sich also nach dieser Instruction, nach diesem Befehl von dem Fleck der Gefahr, und es ist in den Anschuldigungen ausgesprochen, der Capitän hätte erkennen müssen, daß das Schiff untersinken müsse. Diese Erkenntniß fehlt mir und vielen, welche die Sache näher beurtheilen können, heute noch, das Schiff brauchte nicht unterzugehen, wenn es richtig behandelt wurde. Das ist meine Ueberzeugung, ich habe sie nur ausgesprochen, weil die Anschuldigung gegen den Capitän v. Blanc auch mir gegenüber zur Sprache kam. Er schor also vom Geschwader weg, um nicht in die Collision hineinzukommen, und wie er herumkam, um die Anker zu werfen, da kenterte das Schiff und ging unter. Er hatte unterdessen die Boote losgemacht und auf dieses Untergehen hin, das Offiziere und Leute sahen, wurden die Boote ohne Commando los gemacht, sie steuerten in dem Drang zu helfen hin, aber sie kamen zu spät, die Entfernung war zu groß.

M. H. Es ist der Vorwurf gemacht worden, daß die Schiffe des Geschwaders, als sie in Dienst gestellt, sofort nach dem mittelländischen Meer dirigirt wurden. Das Schiff, um das es sich handelt, ist der „Große Kurfürst". Seine Maschinen wurden schon im Winter durchprobirt, in den ersten Tagen des Mai in Dienst gestellt, damit herausgefahren und so lange probirt, bis der Commandant erklärte, er kenne das Schiff. Dann ist das Geschwader zusammengetreten. Nun war es nach den politischen Verhältnissen gar nicht geboten, daß das Geschwader nach dem mittelländischen Meer ging, das ist gewiß. Die Ordre war aber gegeben und ich habe sie aufrecht erhalten, weil es sich ergeben hat, daß die Schiffe auf dieser Fahrt sich ganz vorzüglich einüben, und Jeder Leute und Maschine gebrauchen lernt. Das war nirgends so gut zu realisiren, als auf einer so langen Fahrt und deshalb wurde es, wie zwei Jahre zuvor, wieder genehmigt. Wenn in einem der betreffenden Artikel ausgesprochen worden ist, daß es der kaiserlichen Ordre widerspreche, daß das Geschwader sofort zusammentrete, so ist dies unrichtig. Nach dem betreffenden Paragraphen stand dem Geschwaderchef die volle Freiheit zu, die Schiffe innerhalb des Geschwaders einzeln üben zu lassen und dazu ist erfahrungsmäßig eine längere Reise eine sehr geeignete Sache. Hiermit wäre die Beantwortung der Interpellation beendigt. Wenn in Betreff des „Friedrich der Große" die Sachen noch zurückstehen, so liegt dies daran, daß diese Untersuchung die Mittel und Personen sehr viel mehr in Anspruch genommen hat und daß es vorgeschrieben ist, daß bei Havarien die Kosten und Lasten, die daraus erwachsen, festzustellen sind. Dies war erst wünschenswerth und zuläßig, als das Schiff in Kiel ins Dock kam, und die Docks in Kiel sind erst im Verschluß seit ganz kurzer Zeit fertig. In der Havariesache „Friedrich der Große" wird gerade so vorschriftsmäßig verfahren, wie bei den andern. Es soll Jedem sein Recht werden, und wenn der Glaube ausgesprochen worden ist, daß ein Kriegsgericht, das theilweise von der Armee besetzt wird, kein competentes sei, so möchte ich dem doch entgegentreten. Ich bin überhaupt kein Freund von technischen Gerichten. Der Techniker nimmt immer den Maßstab von sich und seinem Beruf. Man gebe dem Richter das technische Gutachten in die Hand, wie es bei jedem anderen Verfahren der Fall ist und dann habe man das Vertrauen, daß der Richter aus der Armee auch gerade so gut wie jeder andere unterscheiden kann, ob nach Gesetz und Recht verfahren ist oder nicht. Das Gesetz, das die Bildung des Kriegsgerichts festsetzt, geht von diesem Grundsatze aus, und ich glaube, es kommt kein Mensch dabei zu Schaden. Sollte in der kriegsgerichtlichen Untersuchung die Schuld des Chefs der Admiralität noch einmal geltend gemacht werden, so sind jeden Angeklagten die Mittel zur Vertheidigung voll gegeben, und Sie dürfen versichert sein, daß auch solche Anklagen nach allen Richtungen hin berücksichtigt werden.

Auf den Antrag des Abg. Hänel, der von der Fortschrittspartei und den Nationalliberalen unterstützt wird, tritt das Haus in eine Besprechung des Gegenstandes ein.

Abg. Hänel: Der Chef der Admiralität hat auf die Interpellation eine Antwort ertheilt, für welche nicht nur wir, sondern weite Kreise des deutschen Volkes, das sich für das Unglück in unserer Marine auf das Lebhafteste interessirt, ihm dankbar sind. Der Unglücksfall ereignete sich zwischen jenen anderen für unser Volk so verhängnißvollen Ereignissen, welche in so tiefer Weise die Gefühle der Nation aufwühlten. Wenn der Zusammenstoß der Schiffe in anderer Zeit erfolgt wäre, so würde die Erregung eine noch viel größere gewesen sein, als sie, in Folge jener Ereignisse, wirklich gewesen ist. Die Klagen des Chefs der Admiralität, daß er in der Presse mit Leidenschaft angegriffen worden sei, sind etwas übertrieben; so weit ich die Presse verfolgt habe, ist die Sache mit seltener Objectivität behandelt worden, daß man natürlich überall nach dem Schuldigen sucht, daß man nach den Ursachen fragt, ist selbstverständlich: die Marine ist das Lieblingskind der Nation, gleichsam der Nestling, das jüngste Glied in dem Organismus unserer Wehrkraft, während sein älterer Bruder, die Armee, so sicher begründet ist, daß die Nation mit derselben Sicherheit auf ihn blickt. Die Marine aber ist noch in der Entwickelung, sie bedarf der Vorsorge. Sie ist erst entstanden mit und durch die nationale Idee; das bringt ihr die besondere Sympathie unserer Nation entgegen. Wenn der Chef der Admiralität hinzufügte, daß sich die Spitze aller jener Angriffe gegen bestimmte Personen richte, so ist das für mich eine ganz neue Enthüllung, ein Geheimniß aus jenen Coulissen, in welche mir ein Einblick nicht verstattet ist. Es ist auch unrichtig, daß die Angriffe gegen den Chef der Marine allgemein gewesen sind; ich habe eine Betrachtung gelesen, welche ihm in der Richtung einer scharfen Administration volle Anerkennung zu Theil werden läßt; seine Verdienste um eine tüchtige Ausbildung unseres Offizierpersonals haben allseitige Anerkennung gefunden.

Der ehemals vorhandene Anschein, als ob unsere junge Marine verhätschelt werde, ist durch seine Thätigkeit beseitigt worden. Nur eine ganz bestimmte Art und Weise seiner Administration hat allerdings heftige Angriffe erfahren. Ich werde mich hüten, hier eine Anklage zu erheben, zu welcher mir alles Material und die genaueren technischen Kenntnisse fehlen. Aber ich will erklären, welche Stimmen, unter Anerkennung seiner Verdienste, sich doch gegen die Administration des Chefs der Marine vernehmen ließen, nämlich, daß er die Verwaltung nicht scharf genug trennt von den eigentlich technischen Departements, daß er die Energie, die er auf der einen Seite sehr wohl auszuüben im Stande ist, auch auf Gebiete überträgt, wo es sich vor allen Dingen um maritime Erfahrung und Beherrschung des technischen Materials handelt. Man sagt insbesondere, daß in seiner Verwaltung gerade jener technische Beirath nur dazu taugt, außer Ansatz gebracht zu werden, daß er gar nicht beachtet wird, daß der Admiralitätsrath entweder gar nicht oder in höchst unzulänglicher Weise einen eingreifenden Bestandtheil des Organismus unserer Marineverwaltung ausmacht. Man bezweifelt, ob er durchweg informirt wird und auf die Entscheidungen Einfluß übt. Man hat auch ein anderes scharfes Urtheil gefällt, daß nämlich ein gewisser Soldatismus das Uebergewicht gewinnt über die eigentlich technischen Gesichtspunkte. Man hat gerade bei diesem Unglücksfalle nachzuweisen gesucht, daß hier bestimmte Vorschriften der Reglements von oben her erfolgt seien, welche die nothwendigen technischen Vorsichtsmaßregeln nicht gehörig berücksichtigen. Es handelt sich hier darum, ob in den Reglements eine ganz bestimmte Vorschrift enthalten ist, welche fordert, daß ein zum Geschwader gebrauchtes Schiff in allen Einzelmanoeuvres technisch ausgebildet werde, damit dieser Koloß auch wirklich von Offizieren und Mannschaften allseitig gekannt und gehandhabt werde. Wenn nun solche Reglements bestehen, sind dieselben der Lage der ganzen Marine entsprechend gehandhabt worden?

Der Chef der Admiralität hat mit vollem Recht einen Theil der Verantwortlichkeit von sich abgelehnt, als er uns die Zwangslage unserer Marine schilderte und zeigte, mit welcher Ueberstürzung wir gezwungen gewesen sind, unser Material fertig zu stellen und unsre Mannschaften auszubilden. Aber gerade diese Stelle seiner Rede ist eine Rechtfertigung gewesen für die Stellung, welche die Majorität des Reichstages und namentlich die liberalen Parteien gegenüber den immer neuen Forderungen des Marine-Etats eingenommen haben. Aus dieser Ueberstürzung in der Entwickelung unserer Marine ist auch ein kleiner Widerstand hervorgegangen bei den betheiligten Mannschaften und Offizieren. So weit ich Kenntniß habe, ist entschieden das Gefühl entstanden, als ob die Zumuthungen an die Kraft und Leistungsfähigkeit der betreffenden Mannschaften übermäßig wären. Es ist gewiß, daß es hier darauf ankommen wird, das richtige Maß einzuhalten. Wenn aber die Schiffe so schnell gebaut wurden, wenn die Ausbildung der Matrosen so schnell erfolgte, mußte da nicht der Grundsatz, unter solchen Umständen die Schiffe nicht so bald in schwierige Combinationen und Geschwaderbildungen zu bringen, doppelt beachtet werden? Mußten nicht im Verhältniß zu der übereilten Ausbildung der Mannschaften gerade die Reglements besonders scharf beachtet werden, wonach nicht vorzeitig Manövers ausgeführt werden sollen, denen die Kräfte nicht entsprechen? Mußte nicht gerade doppelte Vorsorge getroffen werden, daß die bestehenden Vorschriften stricte ausgeführt wurden? In dieser Richtung haben die Anschuldigungen keine volle Beantwortung gefunden. Auch in Beziehung auf die nahe Distancirung des betreffenden Geschwaders ist das nicht geschehen. Hier müssen, so viel ich weiß, ebenfalls Reglements bestehen, welche in ganz bestimmter Weise vorschreiben, wie die Schiffe fahren sollen.

Man hat mir angegeben, daß die regelmäßige Distance 400 Meter betragen soll; es scheint also, als ob die Reglements eine bestimmte Latitüde bezüglich der Distancirung der Schiffe zulassen. Dazu kommt die fernere Behauptung, daß man es hier gern sehen soll, daß überall in möglichst geschlossener Linie gefahren werde, daß sich die deutsche Flotte mit einem gewissen Stolz präsentire und daß in Folge solcher Einwirkungen die Distancirung, wenn auch innerhalb der Grenzen des Reglements, auf das Engste gegriffen werde. Alle diejenigen, welche sich für die deutsche Marine interessiren, müssen wünschen, sobald als möglich eine bestimmte, authentische Auskunft zu erhalten, die natürlich von Seiten des Chefs der Admiralität allein nicht gegeben werden könnte. Ich verlange jetzt freilich keine Urtheile oder Verhandlungen, welche sich auf den späteren Prozeß beziehen; aber der Chef der Admiralität selbst hat die Aufmerksamkeit des Hauses auf gewisse andere Documente gelenkt. Er hat sie zwar als überaus subjectiv, als in technischer Einseitigkeit verrannt charakterisirt. Es wäre aber interessant, diese Gutachten, die von den besten Offizieren unserer Marine herstammen, kennen zu lernen. Wozu haben wir sonst Institute, wie eine Havarie-Commission, wenn sie nicht in solchen Fällen, wie dem vorliegenden, das Urtheil spricht, das zu sprechen sie berufen ist? Derartige Gutachten dürfen niemals der Oeffentlichkeit entzogen werden. Dazu kommt, daß ein Supergutachten hinzugekommen ist durch den Admiral Werner, dessen Name gewiß einen guten Klang in der deutschen Flotte und Nation hat. Nennt man auch ein solches Gutachten subjectiv, nun, dann steht eine Subjectivität gegen die andere und man sollte ein solches Urtheil der Oeffentlichkeit nicht vorenthalten. Der deutsche Reichstag und das deutsche Volk haben gegenüber dem Ereigniß, welches uns beschäftigt, Anspruch auf volle Oeffentlichkeit. Ueber den Zeitpunkt, wann uns die betreffenden Documente vorgelegt werden sollen, will ich nicht streiten; aber ich frage den Chef der Admiralität, ob er sich mit dem, was er heute erklärt hat, zu begnügen gedenkt, oder ob er, wenn es ohne Präjudicirung des Militärgerichts geschehen kann, uns in den Besitz des Materials setzen wird, auf Grund dessen wir ein definitives Urtheil werden abgeben können. Auf diese letztere Zusage lege ich das entscheidende Gewicht und hoffe auf eine zustimmende Antwort.

Chef der Admiralität v. Stosch: Was zunächst die Nennung des Admiralitätsraths betrifft, so bin ich nicht verpflichtet, hier eine Auskunft zu geben, wie weit ich bei den Allerhöchsten Entscheidungen dispensirt werde, Personen zu fragen oder deren Urtheile vorzulegen. Der Admiralitätsrath ist allerdings in den Jahren meiner Stellung nicht berufen worden, aber ich trat in Verhältnisse ein, die theilweise so organisirt waren, daß sie für meine Gedanken und Wünsche nicht Raum gaben, kurz ich war neu mit Menschen und wer je etwas gewollt hat, wird mir zugeben, daß in seinen Handlungen durch Majoritäten sich bestimmen zu lassen, die sicherste Garantie ist, überhaupt nicht zu handeln. (Sehr gut! rechts.) Ich habe gefragt, von wem ich glaubte, daß er ein Urtheil zur Sache habe. Was nun die Zeit der Geschwaderformationen anbetrifft, so ist da Falsches und Wahres vermengt. Ich habe schon den Paragraphen vorgetragen, welcher über die Bildung des Geschwaders spricht. In demselben Reglement befindet sich auch ein Capitel „Ueber den Inhalt der Vorübungen". Solche Vorlesungen stehen noch mehrere für jeden, der sie hören will, zur Disposition. Es ist einzeln vorgeschrieben, was jeder thun soll; in welcher Zeit, wann und wie, entzieht sich vollständig der Bestimmung; es ist das blos ein Inhalt der Vorübung. Ebenso fehlt eine Bestimmung, daß vier Wochen zu diesen Vorübungen gegeben werden sollen. Das ist einfach unmöglich zu bestimmen. Probefahrten, Handwerker an Bord, das Wetter, die geringere oder größere Bekanntschaft der Offiziere mit dem Schiff, alle diese Factoren sind mitbestimmend für die Dauer der Vorübung; das absolute Maß von vier Wochen ist eine Willkür. Ueber die Distanz bestimmt folgender Paragraph: „Bei diesen Formationen sind die gewöhnlichen Abstände, Intervalle und Distanzen zwischen je zwei in der Formation auf einander folgenden Schiffen vier Hectometer für größere Schiffe — was hier der Fall war — und zwei Hectometer für Fahrzeuge.

Die Schiffe haben sich stets in den gewöhnlichen Abständen resp. Intervallen und Distanzen zu arrangiren, so lange der Admiral keine andere Entfernung befiehlt." Dieser Zusatz stand zunächst nicht in dem Entwurfe, wie er zuerst bearbeitet worden war; es stellte sich aber als ein Bedürfniß heraus, daß dem Admiral in den Fällen, wo aus irgend einem Grunde die Nothwendigkeit vorhanden ist, über das Gewöhnliche hinauszugehen, die Befugniß zustehen müsse, die Entfernung zu vermindern. Ich glaube, daß dies der Freiheit der militärischen Action durchaus entspricht. Die Behauptung, ich hätte auf die Verringerung dieser Abstände hingewirkt, ist unrichtig. Das Reglement bildet den einzigen Anhalt für jeden Offizier; wenn aber die Andeutung gegeben worden ist: ich sei ein Freund der engen Formation, so gilt dies von anderen Verhältnissen. Ich habe mich gelegentlich dahin ausgesprochen und bin auch heute noch der Ansicht, daß unsere Marine so klein ist, daß sie nur dann Aussicht hat im Falle des Ernstes zu siegen, wenn sie sich durch eine außerordentliche Hantierung der Schiffe auszeichnet und wenn es ihr gelingt, in den sehr raschen Momenten eines Seegefechts, wo die Schiffe mit voller Gewalt gegen einander fahren, die Uebermacht zu haben und daß es also deswegen nothwendig sein kann und wahrscheinlich meist vortheilhaft ist, wenn ich in dem Momente des Gefechts, ehe ich herankomme, im Stande bin, eng zu fahren, um entweder auf den Flügel heranzukommen oder, wo ich die Position sonst für die feste finde, mich rasch zu entwickeln. Es ist anderweitig in den Artikeln der „Revue" spöttisch darauf hingewiesen worden, daß diese Grundsätze im Kriegsspiel zur Anwendung gebracht worden; aber da wir mit unsern Schiffen nicht praktisch gegen einander manövriren können, so müssen wir das, was wir auf diesem Gebiete erlernen wollen, in der Stube üben, und je häufiger wir dies thun, desto besser, denn die Lehren, die wir dort gewinnen, werden praktische Menschen dann auch richtig anwenden. Was das Urtheil der Havarie-Commission betrifft, so habe ich mich nicht dahin geäußert, daß der Bericht wegen seiner subjectiven Färbung unbrauchbar gewesen sei, sondern nur, daß er einer Vervollständigung bedurft habe. Hinsichtlich der Veröffentlichung bin ich nicht in der Lage, Ihnen eine feste Zusage zu machen, denn die gerichtlichen Acten gehören nicht mir; sie entziehen sich meiner Verfügung, aber ich verspreche, für die Veröffentlichung derselben nach Kräften einzutreten. Ich kann Ihnen versichern: die Admiralität hat Nichts zu verheimlichen.

Abg. Meier (Bremen): Nur mit Widerstreben ergreife ich das Wort, weil ich nicht gern etwas sagen möchte, was unsere junge Marine schädigen könnte; andererseits glaube ich, daß ich mich über Fehler, die meiner Ansicht nach vorgekommen sind, offen aussprechen muß. Es ist mir bekannt, daß der Chef der Admiralität eine stramme Disciplin eingeführt hat. Seine Bestrebungen haben manchen Mißmuth erregt. Man hat mir aber gesagt, die Nautik sei zu sehr vernachlässigt, sie komme der militärischen Ausbildung gegenüber erst in zweiter Linie. Diesem Vorwurf kann ich eine gewisse Berechtigung nicht absprechen. Es ist natürlich, daß man bei dem in Rede stehenden Unfall noch nicht sagen kann, wenn die Schuld trifft; ich erwarte auch eine Antwort jetzt nicht, sondern werde das Gericht selbst abwarten. In der Sache selbst bilde ich mir ein, daß ich competent bin, um in Bezug auf die Nautik ein Urtheil abzugeben, namentlich was Collisionsfälle betrifft. Denn als Vorsitzender des Lloyd, der seit 20 Jahren Dampfschiffe entsendet, sind mir manche Collisionsfälle vorgekommen. Die englischen Gerichte erkennen in allen Fällen der Collision eines Dampfschiffes mit einem Segelschiff, das erstere als das schuldige und wir haben deshalb in den meisten Fällen die Zeche bezahlen müssen; Sie können sich also denken, daß ich die Verhältnisse jedes Falles genau studire. Wenn nun auch in manchen Fällen Nebel oder enges Fahrwasser die Ursache des Unglücksfalles war, so lag die Schuld doch mehr daran, daß man doch nicht so ganz Herr des Schiffes ist, als man sein muß, um den Zusammenstoß zu vermeiden. In diesem Falle muß ich es aber vom seemännischen Stadpunkte aus für durchaus unzulässig erklären, daß eine so enge Formation stattgefunden hat; der „Große Kurfürst" und der „König Wilhelm" hatten nur ein Intervall von 100 Metern, während in den Vorschriften von 400 Metern die Rede ist.

In der englischen Marine ist das Intervall auf 3 Kabellängen fixirt, wie der erste Lord der Admiralität auf eine Interpellation bemerkt hat. Wenn ich annahm, daß die Schiffe vorher nicht genügend eingefahren seien, ehe sie in das Geschwader eintreten, so freue ich mich, daß dies ein Irrthum meinerseits war. Was das Steuern betrifft, so ist zu bedauern, daß keine Vorkehrungen getroffen sind, um Irrthümer zu vermeiden. Auf unseren Schiffen wird das Commando telegraphisch gegeben und die richtige Ausführung ebenfalls telegraphisch dem Commandirenden angezeigt; außerdem ist aber eine Postenkette aufgestellt, welche zur Controle das Commando mündlich weitergiebt. Wenn dies auf dem „Großen Kurfürsten" der Fall gewesen wäre, wäre ein Mißverständniß nicht möglich gewesen. Nach alledem muß ich es offen aussprechen, daß die nautische Ausbildung etwas in den Hintergrund gedrängt ist. Die Maßregeln, welche hier abhelfen können, sind hauptsächlich auf dem Gebiete der Erziehung und Ausbildung der Mannschaften zu suchen. Was das enge Fahren für das Gefecht angeht, so möchte ich doch bemerken, daß das Schiff dann vielleicht im entscheidenden Moment dem Steuer nicht gehorchen könnte, und es könnten Collisionsfälle vorkommen, die alle Berechnungen zu nichte machen würden. Was den Admiralsrath angeht, so würde es doch wünschenswerth sein, wenn derselbe einberufen würde, was unter der Leitung des jetzigen Chefs der Admiralität nicht der Fall war; denn der Chef der Admiralität ist nicht immer und kann nicht immer ein Seemann sein.

Chef der Admiralität v. Stosch: Von der Seite, von der ich eben angegriffen bin, habe ich dies am wenigsten vermuthet; der Vorredner sollte doch wissen, daß einmal ein Schiff caput gehen kann, ohne daß irgend Jemand die Schuld trifft. Mindestens hätte ich erwartet, daß der Vorwurf, die nautische Erziehung werde vernachlässigt, mit Beweisen belegt worden wäre. Wenn gesagt ist, die Leute müßten erst mit dem Schiffe fahren und dann einexercirt werden, so möchte ich wissen, wie wir da mit unserer Dienstzeit auskommen sollen; und warum werden denn die Schiffsmannschaften aus der seemännischen Bevölkerung genommen? Was die Entfernung angeht, so bemerke ich, daß für gewöhnlich 400 Meter vorgeschrieben sind; in England sind nur zwei Kabellängen, also 374 Meter vorgeschrieben; es ist aber vorgesehen, daß der Admiral auf geringere Entfernungen befehlen kann. Was die Vorschläge des Vorredners in Betreff der Telegraphie und des Steuerruders angeht, so muß ich sagen, daß sie bereits volle Beachtung in den Kriegsschiffen gefunden haben.

Abg. Meyer (Bremen) bemerkt noch, daß er den Vorwurf, die Leute seien auf den Schiffen nicht eingefahren, nicht erhoben habe; er habe ausdrücklich seine Freude ausgesprochen, daß er in Bezug darauf im Irrthum sich befunden habe.

Die Discussion wird geschlossen, und ist die Interpellation damit erledigt.

Es folgt die Berathung des Antrages des Abg. Schröder (Lippstadt): den Reichskanzler zu ersuchen, die Einstellung des gegen den Abgeordneten Stötzel bei dem Appellgerichte zu Hamm wegen Beleidigung der Polizeibehörde zu Altenessen schwebende Untersuchungsverfahren für die Dauer der gegenwärtigen Reichstagssession zu veranlassen." Der Antragsteller verweist darauf, daß der Abgeordnete Stötzel infolge eines Attestes des Kreisphysikus zunächst in Freiheit gelassen wurde, als er einer Bismarckbeleidigung wegen zu drei Monaten Gefängniß verurtheilt war. Als man erfuhr, daß er sich inzwischen an Wahlversammlungen betheiligt habe, erfolgte am 27. Juli seine Verhaftung. Für den Fall, daß es ihm gelingen sollte, seine Haft aufheben zu lassen, soll ihm der Antrag dann die Unbequemlichkeiten der neuen Untersuchung ersparen, damit er an den Reichstagsverhandlungen ungestört sich betheiligen könne.

Abg. Hammacher glaubt, daß sich der Antrag Schröders auf die augenblicklich in der Vollstreckung begriffenen, rechtskräftig erkannte Haftstrafe beziehe; die Aufhebung dieser Haft könne er nicht genehmigen. Wenn es sich aber nur um Aufhebung einer Untersuchung handelt, so werde er dem Antrage zustimmen; er beantragt deshalb den Antrag an die Geschäftsordnungs-Commission zu verweisen. Redner zieht diesen Antrag zurück, nachdem Schröder (Lippstadt) erklärt, daß sein Antrag nur auf die Untersuchung sich beziehe.

Abg. Beseler nimmt den Antrag Hammachers auf; das Privilegium der Reichstagsabgeordneten, welches im Art. 31 der Verfassung liege, sei ein persönliches und dürfe nicht der Rechtspflege zum Schaden ausgenutzt werden. Deshalb müsse in jedem derartigen Falle eine causae cognitio in einer Commission eintreten, ehe der Art. 31 seine Anwendung findet.

Der Antrag Beseler wird abgelehnt, der Antrag Schröders angenommen; gegen den letzteren stimmen die beiden conservativen Parteien.

Auf den Antrag des Abg. Stephani werden die Abgg. Strube, von Levetzo und Kochmann auf Grund der §§ 4 und 5 des Gesetzes vom 19. Juni 1868 und die Abgg. von Bunsen, Hermes und Hammacher auf Grund des § 3 des Gesetzes vom 23. Februar 1876 zu Mitgliedern der Reichsschulden-Commission per Acclamation gewählt.

Schluß 4¼ Uhr. Nächste Sitzung Montag 11 Uhr. (Erste Lesung des Socialistengesetzes.)

Berlin, 13. Septbr. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat dem Herzoglich sachsen-coburg-gothaischen Staatsrath Rose zu Coburg und dem ersten Legations-Secretär Don Enrique Vallés y Soler de Aragon bei der Königlich spanischen Gesandtschaft zu Berlin den Königlichen Kronen-Orden zweiter Klasse; sowie dem dritten Legations-Secretär bei derselben Gesandtschaft, Don Tomás de Rueda y Osborne, den Rothen Adler-Orden vierter Klasse verliehen.

Se. Majestät der König hat die Erlaubniß zur Anlegung des Ritterkreuzes zweiter Klasse des Herzoglich sachsen-ernestinischen Ordens dem Commerzienrath Siegmund Levi zu Berlin, dem Weinhändler Siegfried Löwenthal zu Frankfurt a. M., dem Chefredacteur und Besitzer der „Elbinger Zeitung", Ernst Wernich zu Elbing, und dem Redacteur der Zeitung „Schlesische Presse", Dr. phil. Max Kurnik zu Breslau; sowie des Commandeurkreuzes des Königlich portugiesischen Militär-Christus-Ordens dem Bankier Ludwig Eichborn zu Berlin ertheilt.

Se. Majestät der König hat den Regierungsrath Beutner zu Danzig zum stellvertretenden Verwaltungsmitgliede des dortigen Königlichen Bezirksverwaltungsgerichtes für die Dauer seines Hauptamtes am Sitze des letzteren ernannt.

Berlin, 13. Septbr. [Ihre Majestät die Kaiserin-Königin] wohnte gestern Nachmittag dem Concert in den Rheinanlagen in Koblenz bei.

Ihre Majestät wird am Vorabend der Ankunft Sr. Majestät des Kaisers und Königs in Kassel eintreffen. (Reichsanz.)

⊙ **Berlin**, 13. Sept. [Berichtigung. — Statistisches.] Die „Volksztg." spricht davon, daß in Gastein das Attentatsfieber geherrscht habe und knüpft daran einige Anekdoten, nach welchen harmlose Gäste von Polizeiagenten belästigt sein sollen. Zur Richtigstellung mag die Mittheilung eines Vorgangs dienen, welcher sich vor etwa 8 Tagen in Gastein zugetragen hat. Ein wohlgekleideter Herr erkundigte sich mit einem Eifer, der den Obsthändlerinnen und ähnlichen Leuten, an welche er seine Fragen richtete, auffällig wurde, nach dem Wege, welchen der Kaiser zu nehmen pflege, nach den Tagesstunden, ob zu Wagen oder zu Fuß u. dgl. m. Der Frager wurde in Folge dessen verhaftet. Um seinen Namen befragt, gab er einen solchen an, um seine Subsistenzmittel befragt, erklärte er, 12 Gulden bei sich zu haben. Es wurde jedoch räthlich befunden, den Herrn zu durchsuchen, und es fanden sich über 200 Fl. und zwar in deutschen 5 Markstücken, einer Geldsorte, welche man in solchen Mengen dort wohl nur beim Bankier erhalten kann. Außerdem fanden sich Visitenkarten, welche einen anderen, als den anfänglich angegebenen Namen trugen und zwar einen adligen. Auch dieser Name schien nicht zu passen und endlich gab der Verhaftete einen dritten Namen an, der sich in Folge

...iterer Ermittelungen als der richtige herausstellte. Der Verhaftete ist danach ein geborener Hannoveraner, jetzt Kaufmann in Graz, von nicht gerade sehr Vertrauen erweckender Vergangenheit; in seiner Wohnung wurden socialistische Schriften gefunden. Er ist jetzt wegen Namensfälschung zu einer kurzen Gefängnißstrafe verurtheilt. Wie man sieht, ist ein Attentat nicht begangen worden und auch die Absicht zu einem solchen hat nicht festgestellt werden können. Ob derartigen Vorkommnisse aber geeignet sind, eine Sorglosigkeit in den Anstalten für den Kaiser zu gestatten, wird jeder Unbefangene sich selbst sagen. — Nach einer im Reichs-Eisenbahnamt angestellten Vergleichung über die Tödtungen und Verletzungen auf den Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1877 mit der vom „Board of Trade" im Juli d. J. dem englischen Parlament vorgelegten Uebersicht der Unglücksfälle auf den englischen Bahnen in demselben Jahre liefert folgendes Ergebniß: In Deutschland verunglückten bei einer Betriebslänge von 25,925 Kilom. 1661 Personen, darunter 427 Tödtungen, 1234 Verletzungen. In England verunglückten bei einer Betriebslänge von 27,482 Kilom. 4839 Personen, darunter 1134 Tödtungen, 3705 Verletzungen. Unter den Verunglückten befanden sich in Deutschland Passagiere 120, Bahnbeamte 1261, andere Personen 280; in England Passagiere 1409, Bahnbeamte 2805, andere Personen 625. In Deutschland verunglückte je ein Passagier von 1,450,603, in England je einer von 391,479. Bei Beurtheilung des für die englischen Eisenbahnen so ungünstigen Verhältnisses ist in Berücksichtigung zu ziehen, daß der Verkehr auf den englischen Eisenbahnen im Allgemeinen viel stärker ist. Bei einer Betriebslänge von 25,925 Kilom. in Deutschland gegen 27,482 in England wurden auf deutschen Eisenbahnen befördert 170,072,374 Passagiere, dagegen auf den englischen 551,593,654 Personen. Zur amtlichen Kenntniß gelangten im Jahre 1877 die Verunglückungen (Totalverluste) von 181 Schiffen mit 39,784 Reg.-Tons Raumgehalt, darunter ist gezählt ein Schiff, das nur mit Flaggenattest fuhr, also nicht in's Schiffsregister eingetragen war. Von den übrigen 180 Schiffen gehörten der Provinz Preußen an: 20, Pommern 54, Schleswig-Holstein Ostseegebiet 9, Nordseegebiet 13, Hannover Elbe- und Wesergebiet 10, Ostfriesland 31, zusammen Königreich Preußen 137, Mecklenburg-Schwerin 17, Oldenburg 11, Lübeck 1, Bremen 3, Hamburg 11. — In Bezug auf den Bestand der deutschen Seeschiffe am 1. Januar 1878, den wir kürzlich mittheilten, erhalten wir noch folgende Angaben: Zu diesem Bestand lieferten die einzelnen Provinzen resp. Länder: Prov. Preußen 201 Segel- und 21 Dampfschiffe, Pommern 980 Segel- und 56 Dampfschiffe, Mecklenburg-Schwerin 396 Segel- und 9 Dampfschiffe, Lübeck 19 und 27, Prov. Schleswig-Holstein Ostseegebiet 313 und 41, dieselbe Prov. Nordseegebiet 466 und 10, Hamburg 358 und 101, honnoversches Elb- und Wesergebiet 460 und 8, Bremen 214 und 60, Oldenburg 349 und 1, hannoversches Emsgebiet, einschließlich Ostfriesland und preuß. Jadegebiet 713 und 2. Mithin in Summa, wie bereits angegeben, 4469 Segelschiffe und 336 Dampfschiffe.

= **Berlin**, 13. Septbr. [Die volkswirthschaftliche Vereinigung. — Die Socialistenvorlage. — Das Communalsteuer-Gesetz. — Die Wilhelmsspende.] Heute Morgen trat auf Einladung des Abgeordneten Dr. Löwe (Bochum) die freie volkswirthschaftliche Vereinigung zum ersten Male zusammen. Es hatten sich etwa 60 Mitglieder der verschiedensten Fractionen eingefunden, welche die früheren Vorsitzenden: die Abgg. Dr. Löwe (Bochum), von Schorlemer-Alst und Varnbühler wieder wählten. Es fand nur eine vorbereitende Besprechung statt und man beschloß zunächst zu constatiren, wie viele Mitglieder in den verschiedenen Fractionen bereit seien, sich der Vereinigung anzuschließen. Man verständigte sich dann dahin, am nächsten Sonntag wieder zusammen zu treten, um eine Besprechung bez. einer Interpellation über den autonomen Tarif zu beginnen. Auch die Freihändler unter den Abgeordneten werden demnächst zu einer Besprechung zusammentreten. — Der Abg. Stumm und eine Anzahl von Mitgliedern der Reichspartei haben folgenden Antrag eingebracht: „Der Reichstag wolle beschließen, den Reichskanzler aufzufordern, in der nächsten Session einen Gesetzentwurf vorzulegen, der auf Einführung obligatorischer, nach dem Muster der bergmännischen Knappschaftskassen zu bildenden Alterversorgungs- und Invalidenkassen für alle Fabrikarbeiter gerichtet ist." — Der socialdemokratische Abg. Brake hat einen Antrag auf Sistirung eines Untersuchungs-Verfahrens, welches gegen den Abg. Fritzsche bei dem Berliner Stadtgericht schwebt, für die Dauer der Session eingebracht. — Auch über die Zusammensetzung der Commission, welcher das Socialistengesetz überwiesen werden soll, hat der Senioren-Convent jetzt eine Verständigung erzielt. Die Commission wird bestehen aus 8 Conservativen, 8 Mitgliedern des Centrums, 8 Nationalliberalen, 3 Mitgliedern der Fortschrittspartei, zu welcher diesmal die Mitglieder aus Elsaß-Lothringen, sowie die Mitglieder der süddeutschen Volkspartei gezählt werden, und 1 Socialdemokraten. Die erste Lesung des Socialistengesetzes, welche am Montag beginnt, wird wohl drei Sitzungen in Anspruch nehmen. Dann sollen einige Tage lediglich den Commissions-Arbeiten überlassen werden und darauf ohne Unterbrechung die zweite und dritte Lesung folgen. Die letztere dürfte sich etwas länger ausdehnen, da bekanntlich damit noch einmal eine allgemeine Debatte verbunden wird. Die Justizminister von Würtemberg und Sachsen haben heute bereits an der Reichstags-Sitzung Theil genommen. Der Justizminister Dr. von Fäustle trifft morgen Mittag hier ein. Wie man hört, werden von den Socialdemokraten bei der ersten Lesung die Abgeordneten Bebel und Brake, bei der 2. der Abg. Liebknecht sich betheiligen. Es erhält sich die Angabe, daß Fürst Bismarck bereits bei der ersten Lesung anwesend sein und an derselben Theil nehmen wird; in gewohnter Weise sucht man indessen die Angaben als unrichtig zu bezeichnen. — Seitens des preußischen Finanz-Ministeriums ist jetzt mit Bestimmtheit die Einbringung des Communalsteuer-Gesetzes in der nächsten Landtagssession beschlossen worden. Der Finanzminister hat noch bei verschiedenen Magistraten anfragen lassen, ob dieselben besondere Wünsche zu dem Gesetze vorbringen möchten. Wie man hört, ist vornehmlich verlangt worden, daß Bestimmungen eingefügt würden, nach denen die Abgaben ebenso wie die Steuern bezüglich des Vorrechts bei Concursen 2c. behandelt werden möchten. In parlamentarischen Kreisen bezweifelt man sehr, daß das Gesetz zu Stande kommen möchte, namentlich wenn man sich nicht entschließen sollte, die vorjährigen Commissionsvorschläge zu acceptiren. — Die Sammlungen für die Wilhelmsspende sind jetzt definitiv abgeschlossen und haben im ganzen Reiche die Summe von 1,750,000 M. eingetragen. In Berlin allein sind 120,000 M. eingekommen. Es würde dies 10 Pf. pro Kopf betragen, während in ganz Deutschland 4 Pf. auf den Kopf kommen.

Stettin, 13. Septbr. [Wahl.] Bei der heute hier stattgehabten anderweiten Wahl eines Reichstagsabgeordneten erhielt Kapp 4242, Schlutow 4031, Kapell 707, Pfarrer Bautz 54 Stimmen. Es ist somit eine Stichwahl zwischen den beiden Erstgenannten nothwendig.

Kiel, 13. Septbr. S. M. Schiffe „Preußen", „Musquito" und „Rover" sind heute hier eingetroffen.

Hannover, 13. Septbr. [Ihre k. k. Hoheit die Frau Kronprinzessin] ist hier heute Vormittag zum Besuch der Gewerbe-Ausstellung eingetroffen. Die Rückfahrt nach Derneburg wird um 2 Uhr Nachmittags erfolgen.

Langensalza, 13. Septbr. [Wahl.] Nach den amtlichen Ermittelungen wurden bei der im 3. Erfurter Wahlkreise (Mühlhausen-Langensalza-Weißensee) stattgehabten Stichwahl im Ganzen 8956 Stimmen abgegeben. Hiervon erhielt Graf Bismarck (freiconf.) 8812, Geh. Reg.-Rath Professor Reuleaux (nat.-lib.) 85 Stimmen. Der Erstere ist sonach gewählt.

Oesterreich.

Gastein, 13. Septbr. [Se. Majestät der Kaiser] hat heute das letzte Bad genommen. Der Erfolg der Bäder ist ein sehr zufriedenstellender, die Körperkräfte nehmen stetig zu. Se. Majestät wird heute wieder das Diner in Böckstein einnehmen. — Das Wetter ist sehr schön.

Provinzial-Zeitung.

△ **Breslau**, 14. Sept. [Hofjagden in Aussicht.] Aus Ohlau schreibt man: „Von verläßlicher Seite vernimmt man, daß Allerhöchstem Befehle zufolge auch in diesem Herbste Hofjagden im angrenzenden Fürstenwalde stattfinden werden; auch verspricht die Jagdbeute an Rehwild und Fasanen allem Anscheine nach eine recht ergiebige zu werden. Die Ankunft Sr. kaiserlichen Hoheit des Kronprinzen dürfte hierbei sicher zu erwarten sein. Doch schmeicheln wir uns noch mit der Hoffnung, vielleicht Se. Majestät unseren theuren, wunderbar erretteten, uns bisher in erwünschtester Weise genesenen Kaiser wiederum in unserer Stadt begrüßen zu können. — Bald nach Eröffnung der Hühnerjagd befand sich auf einige Tage der kaiserliche Hof-Jägermeister Herr von Heintze in Ohlau, um auf den vom kaiserlichen Hofjagdamte erpachteten Rusticalländereien zu jagen. Die Beute an Rebhühnern soll eine bedeutende gewesen sein."

• **Breslau**, 13. September. [Schlesischer Centralverein zum Schutz der Thiere.] In der am 12. d. M. in Beck's Restauration (Neue Gasse) unter dem Vorsitz des Departements-Thierarztes Dr. Ulrich abgehaltenen Vorstandssitzung kamen zunächst die eingegangenen Anzeigen von Tierquälereien zur Mittheilung und sachgemäßen Erledigung. Hierbei muß darauf hingewiesen werden, daß anonyme Anzeigen keine Berücksichtigung finden können. — Die königliche Gesellschaft zum Schutz der Thiere gegen Vivisectionen zu London übersendet eine dem internationalen Thierschutz-Congreß zu Paris gewidmete Denkschrift. Hierbei wurde mitgetheilt, daß gegenwärtig auffallend viel junge Leute Kaninchen, Harzmolche und Hunde zum Zweck von Vivisectionen in einer hiesigen Thierhandlung zum Kauf suchen. Auch darüber wurde Klage geführt, daß im hiesigen physiologischen Institut die Thiere nach der Vivisection auffallend schlecht behandelt würden. Hierüber sollen indeß nähere Mittheilungen erwartet werden, ehe weitere Schritte geschehen. — Es wird ferner darauf aufmerksam gemacht, daß häufig Schweine vor Restaurationen in der Weise abgeladen werden, daß, nachdem der Schieber am hinteren Theil des Wagens entfernt, das Thier bei einem Beine erfaßt und heruntergezogen wird, so daß es mit seiner Schwere auf das Pflaster stürzt. Hierauf mögen die Mitglieder des Vereins, wie überhaupt das Publikum, ein aufmerksames Auge lenken, sowie darauf, daß nicht das Geflügel auf dem Stadtgraben zur Zielscheibe für Steinwürfe von Knaben gemacht werde. — Der russische Thierschutzverein zu Petersburg, dessen Präsident der Generaladjutant Fürst Sumorow und dessen Secretär Staatsrath N. v. Sitowsky ist, übersendet das neu erschienene Journal des Vereins und bittet, mit ihm in Zukunft in freundschaftliche Beziehung zur gegenseitigen Förderung der gemeinschaftlichen Zwecke zu treten und ihm die erscheinenden Schriften des hiesigen Vereins zu übersenden. — Der Rheinisch-Westfälische Thierschutzverband zeigt in seinem Organ an, daß er für nächstes Jahr die Frage der Abhaltung eines deutschen Thierschutz-Congresses in einer mitteldeutschen Stadt in die Hand genommen habe. — Die „Süddeutschen Blätter für Geflügelzucht" bringen die Klage, daß beim Fang der Krammetsvögel ein großer Procent-Satz Drosseln und Schwarzamseln, ja sogar Blutfinken 2c. gefangen werden. Der gleiche Uebelstand herrscht leider, wie wir uns persönlich zu überzeugen Gelegenheit hatten, auch in vielen schlesischen Forsten, wo unsere Sänger des Waldes in den sog. „Dohnstrichen" in Massen erdrosselt werden. — Nach Mittheilungen über den in Paris abgehaltenen internationalen Thierschutz-Congreß wurden die eingegangenen Druckschriften unter die Mitglieder des Vorstandes behufs Berichterstattung vertheilt. — Sonnabend, den 5. October, feiert der Verein in Becks Restauration sein 27stes Stiftungsfest.

ȣ **Breslau**, 13. Sept. [Schwurgericht. Verleitung zum Meineide. — Schwerer Diebstahl.] Der Mühlenbesitzer Carl Friedrich aus Schlottauermühle ist aus § 159 des Strafgesetzes „wiederholte Verleitung zum Meineide" unter Anklage gestellt. F., 45 Jahr alt, hat nur eine geringe Vorstrafe wegen Begünstigung von Wilddieben aufzuweisen. Der heutigen Anklage gegenüber erklärt er sich für nichtschuldig, mehrere von ihm in Vorschlag gebrachte Entlastungszeugen würden sogar, so behauptet der Angeklagte, die Belastungszeugen in arger Weise blosstellen. Der der Anklage zu Grunde liegende Sachverhalt ist in wenigen Worten zu erzählen. F. verklagte nämlich am 3. Februar 1876 den Freigutsbesitzer Ernst Mann zu Schlottau bei dem Kreisgericht zu Trebnitz auf Rückzahlung eines demselben angeblich im Jahre 1869 gegebenen Darlehns in Höhe von 300 M. Zum Beweise schob F. dem Verklagten den Eid zu. Mann nahm denselben an, gelangte aber nicht zur Ableistung, denn F. zog die Klage zurück. Dieses Aufgeben seiner angeblichen Forderung soll nur um deshalb erfolgt sein, weil es dem F. nicht gelungen war, Zeugen für seine Behauptung zu beschaffen. Zweien der heutigen Belastungszeugen soll F. Belohnungen versprochen haben, wenn sie in seinem Interesse aussagen würden. Es sind dies der Mühlenpächter Robert Renner und Schneidermeister Labitzki zu Schlottau. Angeklagter stellt beide Zeugen als ihm feindlich gesinnt dar, mit L. stand er wiederholt im Injurienprozeß. Ihre Gehässigkeit documentirt sich auch im Audienz-Termin. Außerdem wird ihr Zeugniß bedeutend abgeschwächt durch die Aussagen des Entlastungszeugen Brosig. Diesen soll L. in dem vorliegenden Meineidsprozeß ersucht haben, Zeugen gegen Friedrich zu schaffen, Renner werde dies gut bezahlen. Natürlich werden diese Angaben von L. und R. in Abrede gestellt, durch Brosig aber eidlich erhärtet. Schon der Herr Staatsanwalt stellt den Herren Geschworenen ihr Verdict anheim, wogegen der Vertheidiger Herr Rechtsanwalt Lewald mit Rücksicht auf die Unglaubwürdigkeit der Belastungszeugen es für zweifellos hält, daß auf Nichtschuldig erkannt werden müsse. Die Geschworenen entscheiden sich nach kurzer Berathung in letzterem Sinne. Der Gerichtshof erkannte auf Freisprechung und verfügt die sofortige Haftentlassung.

Der Oelstreicher Traugott Dittrich und Commis Adrian Unglaube, beide aus Breslau, sind eines gemeinsamen schweren Diebstahls angeklagt. Dittrich befindet sich in noch sehr jugendlichem Alter, am 4ten März d. J. hat er erst das 18te Lebensjahr vollendet gehabt, trotzdem zählt er bereits 6 Vorstrafen wegen Diebstahls. Unglaube hat eine Diebstahlsvorstrafe von 3 Monaten Gefängniß. Am 3. März d. J. Abends vernahm die bei dem Restaurateur Frühauf in der Margarethenstraße in Diensten stehende unverehelichte Knöfel ein verdächtiges Geräusch in der der Küche gegenüberliegenden Schlafstube. Da sie selbst die Stube verschlossen hatte, so forschte sie nach der Ursache des Geräusches. Die Stubenthür fand sie nur eingeklinkt, ihr Bett ausgeräumt und bemerkte, wie ein aus dem Fenster schwingender Mann einen Sack, in dem sich wahrscheinlich die Betten befanden, aus dem Zimmer zog. Sie erkannte in dem Entfliehenden den ersten Angeklagten Dittrich.

Anscheinend unbehelligt entkam dieser mit seiner Beute bis nach der Berlinerstraße. Hier traf er und sein Begleiter Unglaube auf einen Schutzmann. Im Wahne, derselbe wisse bereits um den Diebstahl und wolle sie verhaften, ließen sie die Betten im Stich und entflohen. Als später ihre Verhaftung gelang, haben beide Angeklagte die widersprechendsten Angaben über den Erwerb der Betten gemacht, eben so abgeleugnet, daß sie an jenem Tage im Besitz einiger Dietriche gewesen sind. Endlich ließen sich beide zum Geständniß herbei, doch will keiner von ihnen die Thür geöffnet haben, das müsse vor ihrer Ankunft ein Dritter — gewiß der jedem Spitzbuben zur Seite stehende „große Unbekannte" — ausgeführt haben.

Die Geschworenen schenkten leider dieser Ansicht keinen Glauben, sie sprachen beide Angeklagte des schweren Diebstahls schuldig. Unglaube wurden mildernde Umstände zugebilligt und seine Strafe in Höhe von 5 Monaten Gefängniß beschlossen, während Dittrich zu 2 Jahren 6 Monaten Zuchthaus, 3 Jahren Ehrverlust und Polizeiaufsicht verurtheilt wurde.

X. **Neumarkt**, 13. Sept. [Tageschronik.] Der neue Kirchhof ist nun zum größten Theile vollendet. Das Eisengitter hat eine Höhe von 4½ Fuß und wird von 192 Granitpfeilern gehalten. Die Gemeinden Kammendorf und Hausdorf werden ihre Todten mit dorthin bestatten. Der Kirchhof ist in 3 Theile getheilt, wovon ⅔ der evangelischen und ⅓ der katholischen Gemeinde gehören. Auch ein Brunnen ist angelegt, zur Benützung für Anpflanzungen. Ebenso ist ein Wohnhaus für beide Todtengräber hergerichtet worden, auch ein Leichenhaus und ein Schuppen für einen Leichenwagen, der nunmehr angeschafft werden soll, erbaut worden. Eine kleine Feier bei Hebung des Wohnhauses der Todtengräber wurde durch Herrn Pastor prim. Dr. Hübner und die Bau-Commission veranstaltet.

††† **Bernstadt**, 13. Septbr. [Fortbildungs-Verein.] Die gestern Abend im Hotel „zum blauen Hirsch" stattgefundene Sitzung des Fortbildungsvereins war sehr zahlreich, besonders auch von vielen Damen besucht. Der Vorsitzende des Vereins, Herr Rector Wendler, eröffnete die Sitzung mit einer Ansprache, in welcher er darauf aufmerksam machte, daß der Vorstand beschlossen habe, um der Unterhaltung und Fortbildung der Mitglieder willen, mit der Vorlesung größerer dramatischer Werke, deren theatraliche Aufführung hier wohl kaum möglich sei, den Versuch zu machen. Diesmal wurde „Nathan der Weise" gelesen. Die Vorlesung, welche incl. einer Pause etwa 3¼ Stunden Zeit in Anspruch nahm, kann als eine sehr gelungene bezeichnet werden, was der langanhaltende laute Beifallssturm der sämmtlichen Zuhörer bewies, die mit gespanntester Aufmerksamkeit und sichtlichem Interesse der Vorlesung gefolgt waren.

—r. **Namslau**, 13. Septbr. [Vorträge. — Ersatzwahl. — Naturseltenheit.] Der Herr Landrath Salice-Contessa setzt die Kreisbewohner davon in Kenntniß, daß der Wanderlehrer und derzeitige Director der landwirthschaftlichen Winterschule zu Neisse, Herr P. Arndt, in der Zeit vom 17. bis 23. September c. in den Orten Strehlitz, Grambschütz, Groß-Steinersdorf, Hönigern, Polnisch-Marchwitz und Altstadt Vorträge halten wird. Herr Arndt ist im hiesigen Kreise ein lieber, gern gesehener Gast, dessen Vorträge im Kreise der Kleingrundbesitzer, wie Referent auf Grund langjähriger Erfahrung bezeugen kann, außerordentlich segensreich gewirkt haben. Vielleicht gelingt es Herrn Arndt, das in letzterer Zeit etwas ins Stocken gerathene landwirthschaftliche Vereinswesen wieder in Fluß zu bringen. — Der Herr Kreisgerichtsrath Stahr zu Poln.-Wartenberg hat in Folge seiner Ernennung zum Director des Kreisgerichts zu Kaukehmen sein Mandat als Mitglied des Hauses der Abgeordneten für den dritten, die Kreise Polnisch-Wartenberg, Namslau und Oels umfassenden Wahlkreis des Regierungsbezirks Breslau niedergelegt, weshalb eine Ersatzwahl erforderlich wird. Durch Verfügung der Regierung zu Breslau ist Herr Landrath Freiherr von Buddenbrock zu Polnisch-Wartenberg zum Wahl-Commissarius und Herr Landrath von Rosenberg in Oels zu seinem Stellvertreter für die bevorstehende Ersatzwahl ernannt worden. — Vor der hiesigen Stadtmühle stehen neben einander 2 Linden. Während die kleinere derselben noch ihre ersten, durch den herannahenden Herbst sich bereits färbenden Blätter trägt, sind an der größeren Linde, wie in den Vorjahren, so auch in diesem Jahre die ersten Blätter bereits vor einigen Wochen völlig abgestorben und abgefallen und durch einen zweiten recht prächtigen Blätterschmuck ergänzt worden.

D—l. **Brieg**, 12. Sept. [Feuer. — Raubanfälle. — Majestätsbeleidigung. — Wahl. — Ernennung. — Kirchenconcert.] Am Dinstag Nachmittag gegen 4 Uhr brach im Leubuscher Walde an der Rogelwitzer Straße ein Waldbrand aus. Den angestrengten Bemühungen der aus den benachbarten Dörfern herbeigeeilten Löschmannschaften gelang es in später Abendstunde, dem Umsichgreifen des verheerenden Elementes Einhalt zu thun. — In den letzten acht Tagen haben ganz in der Nähe zwei Raubanfälle stattgefunden. Zwei Slawonier im Alter von 19 und 14 Jahren überfielen einen jugendlichen Arbeiter aus Oberschlesien, welcher zwischen hier und Paula in einem Getreideschober nächtigte. Die jungen Strolche beraubten den Dritten seiner aus zwei Thalern bestehenden Baarschaft, nachdem sie ihm den Mund mit Stroh verstopft hatten, und suchten dann das Weite. Die Thäter befinden sich bereits hinter Schloß und Riegel. Ein anderer Raubanfall wurde auf der Chaussee von Brieg nach Grüningen an einem älteren Manne von einem etwa 20 Jahre alten Burschen und einer Frauensperson verübt. Der Raub bestand hier in einer silbernen Cylinderuhr. — Wegen Majestäts-Beleidigung wurde der Gastwirth K. aus Gruningen auf Requisition des Kreisgerichts zu Namslau verhaftet und in das dortige Gerichts-Gefängniß abgeliefert. — Bei der kürzlich erfolgten Befragung der Kirchengemeinde Böhmischdorf über die Person des vom hiesigen Magistrat als Patron zum Seelsorger daselbst gewählten Pastor Glück aus Kupferberg ist kein Widerspruch gegen diese Wahl erhoben worden. — Der Gemeinde-Vorsteher Lode in Stoberau ist zum Standesbeamten-Stellvertreter für den Bezirk Stoberau ernannt worden. — Zum Besten des Brieger Pestalozzi-Vereins findet am nächsten Sonntag in Lossen, hiesigen Kreises, ein Kirchen-Concert statt.

Berlin, 13. September. [Börse.] Die Stimmung der heutigen Börse war recht sehr von den neueren Vorgängen in Bosnien beeinflußt. Die Nachricht von der Rückverlegung des österreichischen Hauptquartiers nach Brod hatte in Wien eine große Beunruhigung hervorgerufen und es zeigten die weichenden Course, wie sehr auch die Wiener Börse in Mitleidenschaft hierbei kommt. Die heut von dort gemeldeten Notirungen lassen aber erkennen, daß die rückgängige Bewegung auch keineswegs so bald zu einem vorläufigen Stillstand führen dürfte. So setzten Oesterr. Creditactien an heutiger Vorbörse um volle 4 Fl. unter der Notiz von gestern Abend ein. Natürlich mußte auch die hiesige Börse diesen Coursreductionen Rechnung tragen. Für alle von Wien abhängigen Werthe nahm das Angebot erweiterte Dimensionen an, und der geschäftliche Verkehr wäre unzweifelhaft ein recht bedeutender geworden, wenn überhaupt nur Käufer vorhanden gewesen wären. Im späteren Verlaufe besserte sich die Haltung etwas und nahm sogar gegen den Schluß der Börse, als Privatdepeschen aus Wien jene Rückverlegung des Hauptquartiers dementirten, einen ziemlich festen Charakter an. Oesterr. Creditactien zogen in Folge dessen im Course an und eben so erhöhten Franzosen die Notiz. Für letztere wirkte die heute bekannt gewordene jüngste Wocheneinnahme, die ein Minus von 103,600 Fl. aufweist, recht ungünstig. Lombarden waren nach wie vor vernachlässigt. Die österr. Nebenbahnen betheiligten sich überhaupt kaum am Verkehr und trugen demgemäß eine scheinbar feste Haltung; da kein wesentliches Angebot vorlag, so erfuhren auch die Notirungen nur ganz unbedeutende Aenderungen. Die localen Speculations-Effecten wurden nur in mäßigen Beträgen gehandelt, nur in Disconto-Commanditantheilen fand ein verhältnißmäßig regeres Geschäft statt. Dieselben unterlagen aber einer Coursreduction. Es notirten Disconto-Commandit ult. 132,10—133,10, Laurahütte ult. 73,25 bis 73,50—40. Ausländische Staats-Anleihen, besonders österreichische, gedrückt und angeboten, Ungarische Goldrente erlitt eine Einbuße von 1%, russische Werthe sehr ruhig, aber im Allgemeinen fest, 5% Staatsanleihen pr. ult. 82½—⅝, Russische Noten pr. ult. 208¼—209¾. Preußische und andere deutsche Staatspapiere unverändert still. Eisenbahnprioritäten schwach. Auf dem Eisenbahnactienmarkte stagnirte das Geschäft fast vollständig, soweit eine Tendenz überhaupt noch bestimmt zum Ausdruck gelangte, war dieselbe eher matt. Leichte Bahnen ebenfalls sehr still. Berlin-Dresdener und Ostpreuß. Südbahn in einigem Verkehr, auch Weimar-Geraer und Werrabahn nicht ganz unbelebt. Bankactien unbelebt und wenig fest. Deutsche Bank ging zu höherem Course ziemlich lebhaft um. Brüsseler Bank zog etwas an. Berliner Handelsgesellschaft nachlassend. Leipziger Creditbank niedriger. Meininger Bank, Weimarische und Norddeutsche Grundcreditbank gingen in den Coursen zurück. Centralbank für Industrie und Preußische Bodencredit billiger erhältlich. Industriepapiere meist geschäftslos. In den Actien und Prioritäten der Großen Berliner Pferdebahn fand ein sehr lebhafter Verkehr statt, Birkenwerder matter, Greppiner Werke gedrückt, Volpi und Schlüter niedriger, Tivolibrauerei gefragt, Bockbrauerei angeboten, Montanwerthe im Allgemeinen matt, Lauchhammer zog etwas an, Harpener Bergwerke besser, Hibernia, Victoriahütte, Donnersmarck und Louise Tiefbau niedriger.

Um 2½ Uhr: Fest. Credit 407,50, Lombarden 123,50, Franzosen 442, Rumänen 32,25, Galizier 101, Köln-Mindener 107, Rheinische 109,25, Bergische 77,90, Disconto-Commandit 133,75, Laurahütte 73,50, Reichsbank 156,20, Italiener 73,50, Türken 12,80, 1860er Loose 107,60, Oesterreichische Goldrente 61,90, do. Silberrente 54,20, do. Papierrente 52,30, Ungarische Goldrente 73, Russen 82,87, Russische Noten 209,75.

Coupons. (Course nur für Posten.) Oesterr. Silberrent.-Cp. 174,50 bez., do. Eisenb.-Cp. —,— bez., do. Papier in Wien zahlb. min. 40 ₰ k. Wien, Amerikan. Gold-Dollar-Bonds 4,18,50 bez., do. Eisenbahn-Prioritäten 4,18 bez., do. Papier-Doll. 4,15 bez., 6% New-York-City 4,18 bez., Russ. Central-Boden min. — ₰ Paris, do. Papier u. verl. min. 75 ₰ k. Pet., Poln. Papier u. verl. min. 75 ₰ Warschau, Russ.-Engl. conf. verl. 20,67 etw. bez., Russischer Zoll 20,67 etw. bez., 22er Russen 20,90 bez., Große Russische Staatsbahn —,— bez., Russ. Boden-Credit 20,30 bez. Warschau-Wiener-Comm. —,— bez., 8% Rumänische St.-Anl. —,—, Warschau-Terespol 20,15 bez., 3% u. 5% Lombard. min. 15 ₰ Paris, Diverse in Paris zahlbar minus 20 ₰ Paris, Holländische minus 25 ₰ Amsterdam.

Schweizer minus 50 ₰ Paris, Belgische minus 30 ₰ Brüssel, Berl. Lstr.-Obligationen 20,44 bz.

Berliner Börse vom 13. September 1878.

Fonds- und Gold-Course.

Deutsche Reichs-Anl.	4	96,00 G
Consolidirte Anleihe	4½	105,30 bz
do. do. 1876	4	96,00 bz
Staats-Anleihe	4	95,60 bz
Staats-Schuldscheine	3½	92,75 bz
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	140,25 bz
Berliner Stadt-Oblig.	4½	102,40 bz
Pfandbriefe: Berliner	4½	101,70 bz
Pommersche	3½	85,00 G
do.	4	95,40 bz
do.	4½	102,70 B
do. Lndsch. Crd.	4½	— —
Posensche neue	4	95,20 bz
Schlesische	3½	— —
Lndschaftl. Central	4	95,20 bz
Rentenbriefe: Kur- u. Neumärk.	4	96,10 bz
Pommersche	4	96,00 G
Posensche	4	95,60 G
Preussische	4	95,60 G
Westfäl. u. Rhein.	4	97,90 B
Sächsische	4	97,50 bz
Schlesische	4	97,00 bzB
Badische Präm.-Anl.	4	122,20 etbzB
Baierische 4% Anleihe	4	123,60 bz
Cöln-Mind. Prämiensch.	3½	116,80 bz
Sächs. Rente von 1876	3	72,75 bz

Kurh. 40 Thaler-Loose 243,25 bz
Badische 35 Fl.-Loose 140,20 B
Braunschw. Präm.-Anleihe 81,90 G
Oldenburger Loose 138,50 B

Ducaten 9,65 etbzG	Dollars 4,18 G
Sover. 20,42 bz	Oest. Bkn. 176,40 bz
Napoleon 16,27 bz	do. Silbergd. 175,50 etbz
Imperials 16,70 G	Russ. Bkn. 209,10 bz

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Ob.	5	108,40 bz
Unkb. Pfd. d. Pr. Hyp.-B.	4½	97,40 bzG
do. do.	5	102,00 bzG
Deutsche Hyp.-B.-Pfb.	4½	95,50 bzG
do. do. do.	5	101,00 bzG
Kündb. Cent.-Bod.-Cr.	4½	100,10 G
Unkünd. do. (1872)	5	102,25 bz
do. rückzb. à 110	5	107,00 bzB
do. do. do.	4½	98,75 bz
Unk. H. d. Pr. Bd.-Crd. B.	5	— —
do. III. Em. do.	5	101,40 bzG
Kündb. Hyp. Schuld. do.	5	100,10 G
Hyp.-Anth. Nord-G.C.-B.	5	94,25 bzG
do. do. Pfandbr.	5	94,25 bzG
Pomm. Hyp.-Briefe	5	100,75 G
do. do. II. Em.	5	94,30 bzG
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	108,00 bzB
do. do. II. Em.	5	106,30 bzG
do. 5% Pf. rckzbr. m. 110	5	101,10 bzG
do. 4½ do. do. m. 110	4½	94,00 G
Meininger Präm.-Pfdb.	4	107,50 bzG
Oest. Silberpfandbr.	5½	— —
do. Hyp.-Crd.-Pfdbr.	5	— —
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Ge.	5	92,40 G
Schles. Bodencr.-Pfdbr.	5	99,20 bz
do. do.	4½	95,10 G
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	102,90 G
do. do. 4½%	4½	98,60 G
Wiener Silberpfandbr.	5½	— —

Ausländische Fonds.

Oest. Silber-R. (1/1.-1/7.)	4½	54,20 bz
do. (1/4.-1/10.)		— —
do. Goldrente	4	62,00 bzB
do. Papierrente	4½	52,20 bz
do. 54er Präm.-Anl.	4	— —
do. Lott.-Anl. v. 60.	5	107,60 bz
do. Credit-Loose	fr.	303,25 bz
do. 64er Loose	fr.	258,00 bzB
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	153,25 bz
do. do. 1866	5	Ziehung.
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	74,40 bz
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfb.	5	75 bz
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	— —
Poln. Pfndbr. III. Em.	4	63,50 bzB
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	57,00 bz
Amerik. rückz. p. 1881	6	105,00 B
do. do. 1885	6	— —
do. 5% Anleihe	5	104,00 B
Ital. 5% Anleihe	5	— —
Ital. Tabak-Oblig.	6	— —
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	4	71,00 bzB
Rumänische Anleihe	8	102,50 bz
Türkische Anleihe	5	12,80 G
Ungar. Goldrente	6	73,25 bz
Ung. 5% St.-Eisenb.-Anl.	5	71,90 bzB

Schwedische 10 Thlr.-Loose — —
Finnische 10 Thlr.-Loose 38,30 bz
Türken-Loose 40,90 bz

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg.-Märk. Serie II.	4½	100,00 G
do. III. v. St. 3½ g.	3½	85,60 B
do. do. VI.	4½	100,00 bz
do. Hess. Nordbahn	5	103,50 B
Berlin-Görlitz	5	102,00 B
do.	4½	90,50 bz C 87,00 bz
Breslau-Freib. Lit. F.	4½	— —
do. Lit. G.	4½	— —
do. do. H.	4½	—
do. do. J.	4½	95,25 bz
do. do. K.	4½	95,25 bz
do. von 1876.	5	101,80 G
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	95 B
do. Lit. B.	4½	— —
do. IV.	4	95,50 G
do. V.	4	93,25 G
Halle-Sorau-Guben	4½	101,90 bz
Hannover-Altenbeken	4½	— —
Märkisch-Posener	5	102 G
N.-M. Staatsb. I. Ser.	4	96,50 B
do. do. II. Ser.	4	— —
do. do. Obl. I. u. II.	4	96,50 G
do. do. III. Ser.	4	95,75 B
Oberschles. B.	3½	— —
do. C.	4	— —
do. D.	4	93 G
do. E.	3½	86,00 B
do. F.	4½	— —
do. G.	4½	99,80 G
do. H.	4½	101,25 bz
do. von 1869.	5	101,40 bz
do. von 1873.	4	92,10 G
do. von 1874.	4½	100 G
do. Brieg-Neisse	4½	— —
do. Cosel-Oderb.	4	— —
do. do.	5	103,30 bz
do. Stargard-Posen	4	— —
do. do. II. Em.	4½	— —
do. do. III. Em.	4	— —
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	— —
Ostpreuss. Südbahn	4½	99,75 B
Rechte-Oder-Ufer-B.	4½	100,00 G
Schlesw. Eisenbahn	4½	— —
Dux-Bodenbach	5	67,50 bzG
do. II. Emission	5	56,30 bzG
Prag-Dux	fr.	20,50 G
Gal. Carl-Ludw.-Bahn	5	87,40 bzG
do. do. neue	5	86,30 G
Kaschau-Oderberg	5	60,50 bzG
Ung. Nordostbahn	5	58,20 bzG
Ung. Ostbahn	5	54,75 bzG
Lemberg-Czernowitz	5	67,50 G
do. do. II	5	78,40 bzG
do. do. III.	5	62,50 bz
do. do. IV.	5	58,40 G
Mährische Grenzbahn	5	— —
Mähr.-Schl. Centralb.	fr.	18,60 G
do. II.	fr.	— —
Kronpr. Rudolf-Bahn	5	67,75 G
Oesterr.-Französische	3	342,25 B
do. do. II.	3	328,50 bzG
do. südl. Staatsbahn	3	244,20 bz
do. neue	3	245,25 G
do. Obligationen	5	82,90 B
Rumän. Eisenb.-Oblig.	6	83,00 bz
Warschau-Wien II.	5	97,00 bzB
do. III.	5	94,60 bz
do. IV.	5	82,50 bz
do. V.	5	79,75 bz

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3½	169,15 bz
do. do.	2 M.	3½	168,25 bz
London 1 Lstr.	3 M.	5	20,305 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	2	81,10 bz
Petersburg 100 SR.	3 M.	6	208,40 bz
Warschau 100 SR.	8 T.	6	209,10 bz
Wien 100 Fl.	8 T.	4½	173,90 bz
do. do.	2 M.	4½	172,50 bz

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1876	1877	Zf.	
Aachen-Mastricht	1	½	4	15,90 bz
Berg.-Märkische	3⅔	3½	4	77,30 bz
Berlin-Anhalt	6	5¾	4	92,50 bzG
Berlin-Dresden	[illegible]	0	4	10,50 bzG
Berlin-Görlitz	[illegible]	0	4	12,50 bz
Berlin-Hamburg	11	11½	4	191,00 bz
Berl.-Potsd.-Magdb.	9	3½	4	80,75 bz
Berlin-Stettin	3½	7¹/₁₀	4	112,75 bz
Böhm. Westbahn	8⁹/₁₆	5	5	70,25 bz
Breslau-Freib.	5	2½	4	64,75 bz
Cöln-Minden	5	5¹/₂₀	4	106,90 bz
Dux-Bodenbach. B.	[illegible]	0	4	17,20 bz
Gal. Carl-Ludw.-B.	7	9	4	101,00 G
Halle-Sorau-Gub.	0	0	4	13,25 bz
Hannover-Altenb.	0	0	4	10,50 bz
Kaschau-Oderberg	4	4	5	45,25 bz
Kronpr. Rudolfb.	5	5	5	50,50 bz
Ludwigsh.-Bexb.	8	9	4	181,10 bz
Märk.-Posener	0	0	4	18,50 bz
Magdeb.-Halberst.	8	8	4	128,90 bzG
Mainz-Ludwigsh.	5	5	5	74,00 bzG
Niederschl.-Märk.	4	4	4	96,25 bz
Oberschl. A. C. D. E.	9⅓	8½	3½	124,80 bz
do. B.	9⅓	8½	3½	— —
Oesterr.-Fr. St.-B.	8⅓	6	4	440,00-41,50
Oest. Nordwestb.	5	4,15	5	158,00 bz
Oest. Südb. (Lomb.)	0	0	4	123,00
Ostpreuss. Südb.	[illegible]	0	4	40,70 bzB
Rechte-O.-U.-B.	6⅓	6⅓	4	116,10 bz
Reichenberg-Pard.	4½	4	4½	35,00 bzB
Rheinische	7½	7	4	109,10 bz
do. Lit. B. (4% gar.)	4	4	4	93,40 bz
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	4	8,10 bzG
Rumän. Eisenbahn	1	2	4	32-32,25 bzB
Schweiz Westbahn	0	0	4	13,90 bzB
Stargard-Posener	4½	4½	4½	101,00 bz
Thüringer Lit. A.	9¼	7½	4	116,25 bz
Warschau-Wien	9⅓	5	4	— —

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Dresden	0	0	5	24,75 bzG
Berlin-Görlitzer	0	0	5	34,25 bz
Breslau-Warschau	0	0	5	19,50 bzG
Halle-Sorau-Gub.	0	0	5	42,75 bzG
Hannover-Altenb.	0	0	5	27,00 bzG
Kohlfurt-Falkenb.	0	0	5	20,50 G
Märkisch-Posener	3¾	4¾	5	86,00 bzB
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	79,20 bzG
do. Lit. C.	5	5	5	106,60 bzG
Ostpr. Südbahn	5	5	5	83,93 bz
Rechte-O.-U.-B.	6⅓	6½	5	112,00 G
Rumänier	8	8	8	84,10 G
Saal-Bahn	0	0	5	16,00 bzG
Weimar-Gera	0	0	5	16,60 G

Bank-Papiere.

Alg. Deut. Hand.-G.	0	2	4	30,50 G
Anglo Deutsche Bk.	0	0	4	— —
Berl. Kassen-Ver.	10⁷/₁₂	8⁴/₁₅	4	148,00 G
Berl. Handels-Ges.	0	0	4	66,50 bzB
Brl. Prd.-u. Hdls.-B.	6⅓	6	4	77,00 bz
Braunschw. Bank	5	3	4	85,00 bzB
Bresl. Disc.-Bank	4	3	4	68,40 bzG
Bresl. Wechslerb.	5⅓	5⅓	4	76,50 B
Coburg. Cred.-Bnk.	4⅓	5	4	76,00 B
Danziger Priv.-Bk.	7	6	4	105,75 B
Darmst. Creditbk.	6	6⅔	4	117,90 bz
Darmst. Zettelbk.	5¼	5¾	4	100,75 G
Deutsche Bank	6	6	4	105,00 bzG
do. Reichsbank	8⅓	6,29	4½	156,20 bzG
do. Hyp.-B. Berlin	8	7½	4	88,00 G
Disc.-Comm.-Anth.	4	5	4	133,20 bz
do. ult.	4	5	4	132,10-3,75
Genossensch.-Bnk.	5½	5½	4	92,25 bzG
do. junge	5½	5½	4	95,25 bzG
Goth. Grundcredb.	5	8	4	104,00 G
Hamb. Vereins-B.	10	10⁵/₉	4	— —
Hannov. Bank	5¹⁴/₁₅	6	4	102,75 G
Königsb. Ver.-Bnk.	5½	6	4	85,00 G
Lndw.-B. Kwilecki	5½	—	4	52 G
Leipz. Cred.-Anst.	6	5⅔	4	114,20 G
Luxemburg. Bank	8	6⅔	4	107,60 G
Magdeburger do.	8	5⁹/₁₀	4	107,75 G
Meininger do.	2	2	4	81,60 bz
Nordd. Bank	8	8½	4	144,30 G
Nordd. Grundcr.-B.	6	5	4	66,30 bz
Oberlausitzer Bk.	1⅓	3	4	64,00 G
Oest. Cred.-Actien	11¼	8⅓	4	401⅛-5
Posener Prov.-Bank	6⅓	6⅓	4	101,40 B
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	8	8	4	96,00 bzB
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	9½	4	118,75 bzG
Sächs. Bank	8	5⅔	4	104,50 G
Schl. Bank-Verein	5	5	4	90,25 bzG
Weimar. Bank	0	0	4	38,30 bzG
Wiener Unionsbk.	11¹¹/₂₄	8⅔	4	112 B

In Liquidation.

Berliner Bank	—	—	fr.	4,00 G
Berl. Bankverein	—	—	fr.	27 G
Berl. Wechsler-B.	—	—	fr.	— —
Centralb. f. Genos.	—	—	fr.	11,00 bzG
Deutsche Unionsb.	—	—	fr.	19,00 G
Gwb. Schuster u. C.	8	—	fr.	— —
Moldauer Lds.-Bk.	8	—	fr.	10 G
Ostdeutsche Bank	—	—	fr.	— —
Pr. Credit-Anstalt	—	—	fr.	— —
Sächs. Cred.-Bank	8⅓	—	fr.	105,50 G
Schl. Vereinsbank	0	—	fr.	62,25 bzB
Thüringer Bank	0	0	4	75,00 bz

Industrie-Papiere.

Berl. Eisenb.-Bd.-A.	0	—	fr.	565 G
D. Eisenbahnb.-G.	0	0	4	6,80 bzG
do. Reichs-u. Co.-E.	8	0	4	70,75 G
Märk. Sch. Masch. G.	0	0	4	22,90 bz
Nordd. Gummifab.	5	4	4	50,00 B
Westend. Com.-G.	0	—	fr.	0,25 G
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	12⅔	8	4	93,60 G
Schles. Feuervers.	18	25	4	880 G
Donnersmarkhütt.	3	3	4	28,00 bzB
Dortm. Union	0	—	4	8,00 bzG
do. abgest.	0	—	4	12,25 bzG
Königs- u. Laurah.	1	—	4	73,40 bzG
Lauchhammer	0	—	4	25,50 G
Marienhütte	3	3	4	53,75 B
OSchl. Eisenwerke	0	—	4	— —
Cons. Redenhütte	0	—	4	79,00 bz
Schl. Kohlenwerke	0	—	4	— —
Schl. Zinkh.-Actien	7	6½	4	85,30 G
do. St.-Pr.-Act.	7	6½	4½	95,50 B
Tarnowitz. Bergb.	0	0	4	44,50 bz
Vorwärtshütte	0	0	4	5,00 B
Baltischer Lloyd	—	—	fr.	5 G
Bresl. Bierbrauer.	0	8	4	—
Bresl. E.-Wagenb.	2⅔	1	4	53,75 G
do. ver. Oelfabr.	3⅔	5	4	52,50 bzG
Erdm. Spinnerei	0	0	4	19,50 B
Görlitz. Eisenb.-B.	1⅔	—	4	58,00 bzB
Hofm.'s Wag.-Fabr.	0	0	4	20,00 B
O.-Schl. Eisenb.-B.	0	0	4	34,50 G
Schl. Leinenind.	5⅓	—	4	67,75 bzB
do. Porzellan	8	1⅓	4	38 G
Wilhelmsh. MA.	0	—	4	25,50 bzG

Bank-Discont 5 pCt.
Lombard-Zinsfuss 6 pCt.

Telegraphische Course und Börsen-Nachrichten.

(H. T. B.) **Paris**, 13. Septbr., Abends. 3% Rente 77, 20, Neueste Anl. de 1872 113, 16, Türken 1865 13, 15, Staatsbahn —, —, Neue Egypter —, —, Banque ottomane —, —, Italiener 73, 65, Chemins égyptiens —, —, österr. Goldrente 63, 18, ungar. Goldrente —, —, Spanier exter. —, intér. —, —, neueste Russen de 1877 85, 06. Türkenloose —, —. Still.

Frankfurt a. M., 13 Septbr., Nachmittags 2 Uhr 30 Min. [Schluß-Course.] Londoner Wechsel 20, 50. Pariser Wechsel 81, 12. Wiener Wechsel 173, 90. Böhmische Westbahn —. Elisabethbahn 138. Galizier 201¾. Franzosen*) 219¾. Lombarden*) 61. Nordwestbahn 94⅝. Silberrente 54¹/₁₆. Papierrente 52⁵/₁₆. Goldrente 61¾. Ungar. Goldrente 73. Italiener —. Russ. Bodencredit 73¾. Russen 1872 83⅝. Neue russische Anleihe 82⅝. Amerikaner 1885 99¾. 1860er Loose 107⅝. 1864er Loose —, —. Creditactien*) 201⅛. Oesterr. Nationalbank 695, 00. Darmst. Bank 114¹⁵/₁₆. Meininger Bank 80¾. Hessische Ludwigsbahn 74. Ungarische Staatsloose 149, 00. do. Schatzanweisungen, alte, 103. do. Schatzanweisungen, neue, 97. do. Ostbahn-Obligationen 63¹¹/₁₆. Central-Pacific —. Reichsbank 156⅛. Deutsche Reichsanleihe 95¹⁵/₁₆. Ungar. Nordostbahn-Gold-Prioritäten —. Schwedische Pfandbriefe —. Matt.

Nach Schluß der Börse: Credit-Actien 202, Franzosen 220¼, Lombarden —, —, Galizier —, —, 1860er Loose —, —, ungarische Goldrente —, Russen de 1877 —, —, österr. Goldrente —.

*) per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 13. Septbr., Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Pr.-A. 116½, Silberrente 53⅞, Goldrente 62, Credit-Actien 201¾, 1860er Loose 107¼, Franzosen 551½, Lombarden 152, Italien. Rente 73½, Neueste Russen 82⅝, Vereinsb. 124, Laurahütte 73, Commerzbank 103, Norddeutsche 144, Anglo-deutsche 37¾, Internationale Bank 87, Amerik. de 1885 97¾, Köln-Minden. St.-A. 107, Rhein. Eisenb. do. 109, Berg.-Märk. do. 77½, Discont 3⅛ pCt. — Schluß wieder schwächer.

Silber in Barren pr. 500 Gr., fein Mk. 76, 50 Br., 75, 50 Gd.

Wechselnotirungen: London lang 20, 30 Br., 20, 24 Gd., London kurz 20, 52 Br., 20, 44 Gd., Amsterdam 167, 70 Br., 167, 10 Gd., Wien 172, 25 Br., 170, 25 Gd., Paris 80, 70 Br., 80, 30 Gd., Petersburger Wechsel 208, 00 Br., 204, 00 Gd.

Hamburg, 12. Septbr., Nachm. [Getreidemarkt.] Weizen loco ruhig, auf Termine besser. Roggen loco ruhig, auf Termine fester. Weizen per September-October 179 Br., 178 Gd., per April-Mai 185 Br., 184 Gd. Roggen per September-October 114 Br., 113 Gd., per April-Mai 121 Br., 120 Gd. Hafer still. Gerste ruhig. Rüböl ruhig, loco 63½, pr. October 61½. Spiritus matt, pr. Septbr. 48½ Br., per October-November 43½ Br., pr. November-Decbr. 42½ Br., pr. April-Mai 41¾ Br. Kaffee ruhig, Umsatz 3500 Sack. Petroleum ruhig, Standard white loco 10, 40 Br., 10, 20 Gd., per September 10, 20 Gd., pr. October-December 10, 30 Gd. — Wetter: Schön.

Liverpool, 13. Sept., Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 8000 Ballen. Unverändert. Tagesimport — B.

Liverpool, 13. Septbr., Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 8000 Ballen, davon für Speculation und Export 1000 B. — Unverändert, auf Zeit sehr fest.

Manchester, 13. Sept., Nachmittags. 12r Water Armitage 7⅝, 12r Water Taylor 7¾, 20r Water Nicholls 8¾, 30r Water Gidlow 9¼, 30r Water Clayton 10, 40r Mule Mayoll 9¾, 40r Medio Wilkinson 10⅝, 36r Warpcops Qualität Rowland 9¾, 40r Double Weston 10⅝, 60r Double Weston 14, Printers ¹⁶/₁₆, ³⁴/₅₀, 8½pfd. 96. — Ruhiger Markt, Preise ziemlich fest.

Petersburg, 13. Sept., Nachm. 5 Uhr. [Schluß-Course.] Wechsel London 3 Monate 24¾, do. Hamburg 3 Monate 211⅝, do. Amsterdam 3 M. 125, do. Paris 3 M. 259⅝, 1864er Prämien-Anleihe (gest.) 234¾, 1866er Prämien-Anleihe (gestplt.) 231¾, Russische Anleihe de 1873 —, ½-Imperials 8, 00, Große russische Eisenbahn 230, Russ. Bodencredit-Pfandbriefe 115½, Privatdisc. 4½ %.

Petersburg, 13. Sept., Nachm. 5 Uhr. [Productenmarkt.] Talg loco 56, 50. Weizen loco 13, 00. Roggen loco 7, 25. Hafer loco 4, 75. Hanf loco 39, 00. Leinsaat (9 Pud) loco 15, 50. — Wetter: 11 Grad Wärme.

Pest, 13 Septbr., Vorm. 11 Uhr. [Productenmarkt.] Weizen loco flau, Termine behauptet, per Herbst 9, 00 Gd., 9, 05 Br. Hafer per Herbst 6, 20 Gd., 6, 25 Br. Mais (Banat) per Mai-Juni 5, 35 Gd., 5, 40 Br. Wetter: Prachtvoll.

Paris, 13 Sept., Nachm. [Productenmarkt.] (Schlußbericht.) Weizen fest, per Septbr. 28, 75, per October 28, 25, per Nov.-December 28, 25, per November-Februar 28, 25. Mehl fest, per September 67, 75, pr. October 65, 00, pr. November-December 63, 50, pr. November-Febr. 63, 50. — Rüböl fest, per September 88, 50, per October 88, 50, per November-Decbr. 88, 50, per Januar-April 88, 25. — Spiritus behauptet, pr. Septbr. 62, 50, per November-Decbr. 60, 50. — Wetter: Bedeckter Himmel.

Paris, 13. Sept., Nachm. Rohzucker ruhig, Nr. 10/13 pr. Septbr. pr. 100 Klgr. 54, 50, Nr. 5 7/8 pr. Sept. per 100 Kilogr. 61, 50. Weißer Zucker behauptet, Nr. 3 pr. 100 Kilogr. pr. September 61, 75, per October-Januar 60, 25.

London, 13. Septbr. Havannazucker sehr matt.

Antwerpen, 13. Sept., Nachmittags 4 U. 30 M. [Petroleummarkt.] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 25 bez. u. Br., per Septbr. —, pr. October 25¼ Br., per December 25¾ bez., 26 Br., per October-December 25½ bez., 25¾ Br. Steigend.

Bremen, 13. Sept., Nachmittags. Petroleum ruhig. (Schlußbericht.) Standard white loco 10, 00, per October 10, 05, pr. November 10, 20, pr. December 10, 30.

Berlin, 13. Sept. [Producten-Bericht.] Der Himmel ist leicht bedeckt, die Luft warm. Die Haltung unseres Marktes ist im Ganzen als fest zu bezeichnen, doch der Verkehr zeigte wenig Regsamkeit. — In Roggen blieb der Terminhandel außerordentlich beschränkt, die vereinzelt zu Stande gebrachten Umsätze geschahen zu einer geringen Preissteigerung. Waare ist nicht sonderlich beachtet, aber bessere Sorten sind doch gut verkäuflich. — Roggenmehl fester einsetzend, schließt ruhiger. — Weizen stellte sich etwas höher im Werthe, doch erschlaffte die Haltung, nachdem der Begehr befriedigt worden war. — Hafer loco fest gehalten. Termine, besonders Herbst, etwas höher. — Rüböl in Folge ziemlich regen Begehrs, besonders für Herbst, merklich höher. Verkäufer hielten sehr zurück. — Petroleum fester. — Spiritus flau und namentlich September wesentlich billiger verkauft. Die Hausse-Partei scheint realisirt zu haben.

Weizen loco 160—200 Mark pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, weißer märk. — M., russischer — M. ab Bahn bez., per September — M. bez., per September-October 183½—182½—183 M. bez., per October-November 184 bis 183 bis 183½ M. bez., per November-December 184 bis 183½ Mark bez., per April-Mai 188—187½ M. bez. Gekündigt 10,000 Centner. Kündigungspreis 182½ M. — Roggen loco 120—135 Mark pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, alter inländischer — M. bez., neuer inländischer 126—129 M., feiner inländischer 130—132 M., geringer — Mark, russischer — M. ab Bahn bez., per September 122 bis 121½ M. bez., per September-October 122 bis 121½ M. bez., per October-November 121—120½ M. bez., per November-December 121½ bis 121 M. bez., per April-Mai 124 bis 123½ M. bez. Gekündigt 1000 Ctr. Kündigungspreis 121½ M. — Hafer loco 105—155 M. pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, ost- und westpreußischer 126 bis 133 Mark bez., russischer 115 bis 128 M. bez., pommerscher 128—133 M. bez., schlesischer 125 bis 132 M. bez., böhmischer 127—133 Mark bez., märk. — M. ab Bahn bez., geringer galizischer — M. ab Bahn bez., per September-October 132—133 Mark bez., per October-November 128 M. bez., per November-December 126½ M. bez., per April-Mai 126½ M. bez. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — Mark. — Erbsen: Kochwaare 156—195 Mark, Futterwaare 130 bis 155 M. — Weizenmehl per 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 27,00 bis 25,50 M., Nr. 0 und 1: 25,50 bis 24,50 M. bez. — Roggenmehl pro 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 19,00 bis 17,50 M. bez., Nr. 0 und 1: 17,00 bis 15,50 Mark. — Roggenmehl pro 100 Kilo Br. Nr. 0 und 1: incl. Sack per September 16,80—16,70 M. bez., per September-October 16,80—16,70 M. bez., per October-November 16,90—16,80 M. bez., per November-December 17,15 bis 17,10 M. bez., per April-Mai 17,25 M. bez. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Oelsaaten: Winter-Raps loco 245 bis 255 Mark bez., Winter-Rübsen loco 245 bis 255 Mark bez., Sommer-Rübsen loco — Mark bez. — Rüböl pro 100 Kilo loco mit Faß — M. bez., ohne Faß 59,5 M. bez., per September 59,6—60 M. bez., per September-October 59—60 Mark bez., per October-November 59—59,5 M. bez., per November-December 59 bis 59,3 M. bez., per December-Januar 59,1 bis 59,2 M. bez., per April-Mai 59,5 Mark bez. Gekündigt 800 Ctr. Kündigungspreis 60 M. — Petroleum loco pro 100 Kilo incl. Faß 22,5 M. bez., per September 21,6 bis 21,8 M. bez., per September-October 21,6—21,8 M. bez., per October-November 21,6 bis 21,8 Mark bez., per November-December 22,4 Mark bez., per December-Januar 22,7 Mark bez. Gekündigt 800 Centner. Kündigungspreis 21,9 Mark.

Spiritus loco „ohne Faß" 54,9 M. bez., per September 56,6—54,4 M. bez., per September-October 52,8—52,5 M. bez., per October-November 50,5 bis 50,3 M. bez., per November-December 49,5—49,3 M. bez., per April-Mai 51,5—51,6—51,4 Mark bez. Gekündigt 40,000 Liter. Kündigungspreis 55 Mark.

⊕ **Breslau**, 14. Sept., 9½ Uhr Vorm. Am heutigen Markte war die Stimmung im Allgemeinen etwas fester, bei mäßigem Angebot Preise zum Theil gut behauptet.

Weizen, feine Qualitäten etwas fester, pr. 100 Kilogr. schlesischer neuer weißer 14,30 bis 16,80—18,20 Mark, neuer gelber 14,00 bis 16,60 bis 17,60 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen in sehr fester Stimmung, pr. 100 Kilogr. 11,80 bis 12,60 bis 13,30 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste, nur feine Qualitäten verkäuflich, pr. 100 Kilogr. neue 12,60 bis 13,80 Mark, weiße 14,40—14,80 Mark.

Hafer ohne Aenderung, pr. 100 Kilogr. neuer 10,20 bis 10,70—11,20 bis 12,20 Mark.

Mais ohne Aenderung, pr. 100 Kilogr. 11,60—12,60—13,50 Mark.

Erbsen ohne Frage, pr. 100 Kilogr. 12,80—13,80—16,00 Mark.

Bohnen mehr angeboten, pr. 100 Kilogr. 17,00—18,00—19,00 Mark.

Lupinen schwacher Umsatz, pr. 100 Kilogr. gelbe 9,10—10,30—11,00 Mark, blaue 8,80—9,80—10,30 Mark.

Wicken ohne Aenderung, pr. 100 Kilogr. 10,40—11,00—11,60 Mark.

Oelsaaten in fester Haltung.

Schlaglein schwache Kauflust.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	26	—	23	50	21	—
Winterraps	25	75	22	75	19	75
Winterrübsen	25	25	22	75	19	75
Sommerrübsen	25	50	21	25	18	50
Leindotter	24	—	21	—	18	—

Rapskuchen mehr beachtet, pr. 50 Kilogr. 6,90—7,10 Mark.

Leinkuchen ruhiger, pr. 50 Kilogr. 8,40—8,80 Mark.

Kleesamen nominell, rother pr. 50 Kilogr. 32—42—47—52 Mark, weißer pr. 50 Kilogr. 40—48—57—65—70 Mark, hochfeiner über Notiz.

Thymothee nominell, pr. 50 Kilogr. 15—19—20,50 Mark.

Mehl in ruhiger Stimmung, pr. 100 Kilogr. Weizen fein 26,50—28 Mark, Roggen fein 19,25—20,25 Mark, Hausbacken 18,00—19,00 Mark, Roggen-Futtermehl 8,75—9,50 Mark, Weizenkleie 7,20—8,00 Mark.

Heu 2,50—2,90 Mark pr. 50 Kilogr.

Roggenstroh 19,00—21,00 Mark pr. Schock à 600 Kilogr.

Berlin, 12. Sept. [Versicherungsgesellschaften.] (Der Cours versteht sich in Mark per Stück franco Zinsen, die Dividendenangaben in Procenten des Baareinschusses.)

Name der Gesellschaft.	Div. pr. 1876.	Div. pr. 1877.	Appoints à	Einzahlung.	Cours.
Aachen-Münchener Feuer-Vers.-G.	75	70	1000 Thl	20%	8110 G.
Aachener Rückversich.-Ges.	45	45	400 "	"	1975 G.
Berl. Land- u. Wassertransp.-V.-G.	20	25	500 "	"	800 G.
Berl. Feuer-Versich.-Anstalt	28	30	1000 "	"	2260 G.
Berl. Hagel-Assecuranz-Ges.	22½	11⅔	1000 "	"	790 B.
Berl. Lebens-Versich.-Ges.	25	25⅚	1000 "	"	2600 G.
Colonia, Feuer-Versich.-G. zu Köln	55	55	1000 "	"	6340 G.
Concordia, Lebens-V.-G. zu Köln	16	16	1000 "	"	1960 B.
Deutsche Feuer-V.-G. zu Berlin	0	0	1000 "	"	490 G.
Deutscher Lloyd	8½	10	1000 "	"	700 G.
Deutscher Phönix	38,4	38,4	1000 500 Fl	"	1817 G.
Deutsche Transport-Versich.-Ges.	12½	0	1000 Thl	"	575 G.
Dresdener allg. Transport-V.-Ges.	50	50	1000 "	10%	1490 G.
Düsseldorfer allg. Transport-V.-G.	50	50	1000 "	"	1560 G.
Elberfelder Feuer-Versich.-Ges.	40	40	1000 "	20%	3875 G.
Fortuna, allg. V.-Act.-G. zu Berlin	12	6	1000 "	"	1000 B.
Germania, Lebens-V.-G. zu Stettin	12	13⅓	500 "	"	593 B.
Gladbacher Feuer-Versich.-Ges.	15	15	1000 "	"	1900 B.
Kölnische Hagel-Versich.-Ges.	15	6	500 "	"	352 B.
Kölnische Rückversich.-Ges.	12	10	500 "	"	450 G.
Leipziger Feuer-Versich.-Ges.	100	100	1000 "	"	8020 G.
Magdeburger Allg. Versich.-Ges.	5½	5¾	100 "	voll	285 B.
Magdeburger Feuer-Vers.-Ges.	19⅔	22⅚	1000 "	20%	1810 G.
Magdeburger Hagel-Versich.-Ges.	11½	7	500 "	"	320 B.
Magdeburger Lebens-Versich.-Ges.	5	0	500 "	"	258 etw. bz. G.
Magdeburger Rückversich.-Ges.	9⅚	9⅚	100 "	voll	430 B.
„Nationale", Lebens-Versich.-Ges. zu Berlin (6% Oblig.)	—	—	—		—
Niederrh. Güter-Assec.-G. zu Wesel	40	43⅓	500 "	10%	800 G.
Nordstern, Lebens-V.-G. zu Berlin	9	9¾	1000 "	20%	1025 G.
Oldenburger Versich.-Ges.	6	7	500 "	"	305 G.
Preuß. Hagel-Versich.-Ges.	17	5	200 "	"	310 G.
Preuß. Lebens-Versich.-Ges.	7	7	500 "	"	240 G.
Preuß. National-V.-G. zu Stettin	24	20	400 "	25%	860 B.
Providentia, V.-G. zu Frankf. a. M	21	22⅓	1000 Fl.	10%	700 B.
Rheinisch-Westfälischer Lloyd	20	20	1000 Thl	"	790 G.
Rheinisch-Westfäl. Rückversich.-Ges.	16	16	500 "	"	260 G.
Sächsische Rückversich.-Ges.	40	50	500 "	5%	385 G.
Schlesische Feuer-Versich.-Ges.	18	25	500 "	20%	980 G.
Thuringia, Versich.-G. zu Erfurt	10	12½	1000 "	"	1540 B.
Union, allg. deutsche Hagel-Versich.-Ges. in Weimar	15	10	500 "	"	405 G.
Victoria zu Berlin, Allgem. Vers.-Actien-Ges.	22	24	1000 "	"	1890 G.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

Septbr. 13., 14.	Nachm. 2 U.	Abds. 10 U.	Morg. 6 U.
Luftwärme	+ 18°,6	+ 14°,1	+ 10°,8
Luftdruck bei 0°	331''',51	331''',72	331''',44
Dunstdruck	4''',93	4''',10	3''',94
Dunstsättigung	38 pCt.	62 pCt.	78 pCt.
Wind	NW. 1.	O. 1.	SO. 2.
Wetter	z. heiter.	z. heiter.	heiter.
Wärme der Oder			15°,6.

Breslau, 14. Sept. [Wasserstand.] O.-P. 4 M. 18 Cm. U.-P. — M. — Cm.

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Wien, 13. Septbr. Die „Polit. Corresp." bringt folgende Meldungen. Aus Konstantinopel: Die Civilabtheilung des russischen Hauptquartiers soll von San Stefano nach Adrianopel verlegt werden. General Totleben wird aber noch vorher einige Zeit in Rodosto verweilen und dann mit seinem Hauptquartier endgiltig nach [illegible] übersiedeln. — Aus Bukarest: Der Minister des Innern, Rosetti, [illegible] die rumänischen Districtspräfecten in Bolgrad, Kahul, Ismail [illegible] wiesen, die Verwaltung den russischen Behörden unweigerlich zu [illegible] geben, sobald dieselben ein bezügliches Verlangen äußern würden, [illegible] nächst den Act der Uebergabe protocollarisch festzustellen und [illegible] Beamtenpersonal, sofern dasselbe nicht bessarabischen Ursprungs [illegible] nach Rumänien zurückzukehren.

Wien, 13. Septbr. Mittheilungen der „Polit. Corresp." aus Konstantinopel constatiren, daß die Ermordung Mehemed Ali Paschas das Resultat eines zwischen den Comites von Prizrend und Djakova verabredeten Complottes war. Die „Corresp." fügt zu diesen Mittheilungen hinzu: So lange die eigenen Organe der Pforte, wie [illegible] Vali von Kossowo, Nazif Pascha, der Mutessarif von Prizrend [illegible] Kiamil Bey, und andere Localbehörden und Medschliß, deren verderblicher Einfluß auf die Bevölkerung wie auf die Truppen erwiesen [illegible] in ihren Aemtern fortfungirten, so lange werde auch der Glaube [illegible] die Aufrichtigkeit der Absichten der bei der Pforte maßgebenden Kreise, eine Herstellung geordneter Verhältnisse im Sinne der neuesten europäischen Abmachungen anzustreben, erschüttert bleiben.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.